



INHOUDS OPGAVE

Voorwoord	3
Inleiding	5
Juryrapport	7
Eerste prijs	14
Tweede prijs	16
Derde prijs	18
Overige inzendingen	21
Colofon	46



VOOR WOORD



'Alweer enkele eeuwen loopt de Zuid-Willemsvaart als een scheur door de binnenstad van Den Bosch. Een scheur die prachtige oude stadswijken isoleert van het historische stadscentrum. Maar ook een scheur die vele Bossche families gescheiden houdt. Aan dit hartverscheurende drama kan een einde komen, nu de Zuid-Willemsvaart langs de oostzijde van de stad wordt omgelegd. Ludiek gesteld, maar dit symboliseert wel de vraag hoe we om moeten gaan met de Zuid-Willemsvaart wanneer deze niet meer voor beroepsvaart gebruikt wordt. Voor velen een lastige barrière in de stad, voor anderen nu net een potentieel stadspark en karakteristiek voor 's-Hertogenbosch als 'waterstad'. Wij hebben u voor deze twaalfde editie van de publieksprijsvraag dan ook gevraagd na te denken over hoe de stadsdelen aan weerszijden van het kanaal met elkaar verbonden kunnen worden. Daarmee speelde de organisatie in op één van de grootschalige en actuele ontwikkelingen binnen 's-Hertogenbosch! Verenigt Den Bosch!

Moeten er paalwoningen komen in de Zuid-Willemsvaart, dempen we het kanaal, transformeren we de hele kanaalzone tot parkeergarage of stadspark? Wie wilde, kon daar in 2007 over meepraten tijdens een aantal brainstormsessies, de 'Creatieve Piramide'. Deze bijeenkomsten zijn een groot succes geweest waarbij iedere deelnemer zijn of haar ideeën terug kan zien op het internet (www.creatievepiramide.nl). Er is daardoor een uitgebreide database met wensen en verwachtingen van bewoners over onze stad ontstaan. Dit is een belangrijke inventarisatie en bron van inspiratie geweest, die het BAI gebruikt heeft voor haar jaarlijkse prijsvraag. De prijsvraag beslaat een deelopgave van het totale tracé, een concrete vraag waarbij de brug al is opgenomen in de plannen rondom het nog te ontwikkelen terrein van het voormalig Groot Ziekengasthuis.

Het resultaat van al deze ontwerpinspanningen ligt voor u. Dit heeft 28 verrassende inzendingen opgeleverd, waaruit een deskundige jury 4 bijzondere finalisten heeft geselecteerd! De organisatie heeft gevraagd om realistische ontwerpen, toegespitst op de locatie, om de gemeente te kunnen inspireren. En dat is gelukt! Het winnende ontwerp bieden wij dan ook met trots aan de stad aan in de hoop dat dit ontwerp ook gerealiseerd gaat worden.

Michael Bol
voorzitter BAI
juni 2008



OPEN BRUG

'Ik kom wé later naar huis. De brug staat open', luidde de telefonische boodschap van Toon Wellens aan zijn vrouw. Toon borrelde elke maandagmiddag met zijn vrienden in café De Unie aan het Kardinaal van Rossumplein, nabij de Zuid-Willemsvaart. Zijn woonhuis, tevens winkel, stond in de Gasselstraat, aan dezelfde kant van 'de kanaal'. De brug over de Zuid-Willemsvaart was dus allerminst een hindernis voor hem. Toch was de telefonische mededeling voor zijn vrouw het sein om nog even te wachten met de voorbereiding van de maaltijd. 'De brug stond open', het was voor veel inwoners niet zomaar een smoes, het was spreekwoordelijk. Generaties Bosschenaren gebruikten de 'open brug over het kanaal' als dekmantel om het te laat komen te rechtvaardigen.

Zo was en is de Zuid-Willemsvaart een uitvlucht en tegelijkertijd een obstakel, goed voor een haat-liefde-verhouding tussen de Bosschenaren en 'hun' kanaal. Die bijzondere verhouding dateert al vanaf het ontstaan van de plannen voor de aanleg van de Zuid-Willemsvaart aan het begin van de negentiende eeuw.

De Bosschenaren zaten niet te wachten op het nieuwe kanaal. Sterker, ze hadden er geen behoefte aan. In de achttiende eeuw beschikte de stad verkeerstechnisch over een nagenoeg ideale infrastructuur en zocht vervolmaking via een straatweg naar Luik. Aanvankelijk lukte het niet, of meer precies, het kwam niet verder dan een weg naar Best. Maar tussen 1818 en 1822 was het dan zover, de weg was klaar en reikte van 's-Hertogenbosch naar Hasselt. Dat kanaal hoefde dus niet. En als het er dan toch moest komen, dan geen kanaal óm de stad, maar erdóór. Dan viel er ook nog wat te halen voor de nijvere stad zelf. Maar Koning Willem I, de grote animator van de aanleg, wilde óm de stad heen. In 1825 kwam het tot een akkoord tussen de verlichte despoot en de Stedelijke Raad. De stad moest wel fl. 300.000.00 neertellen voor het 'sluitstuk' van het hele karwei, een kanaalpand door de stad met 'eene doorsnijding van den kapitalen wal en van de straat, genaamd het Hinthamereind'.

Eenmaal aangelegd, bleek dat de Zuid-Willemsvaart de stad niets opleverde. Het moet gezegd, de economische tegenwind na de aanleg was zeker niet alleen op het conto van het kanaal te schrijven. Zo leidde de Belgische afscheidingsbeweging in de jaren dertig tot een grote terugval met de handel in het Luikse achterland. Maar toch... 's-Hertogenbosch raakte door de Zuid-Willemsvaart haar monopoliepositie als handels- en overslagcentrum kwijt. Het Eindhovens kanaal maakte het zuidelijk deel van Brabant minder afhankelijk van 's-Hertogenbosch. Oss en Helmond kregen door de betere transportmogelijkheden directe aan- en afvoertlijnen met andere delen van het land. Door de Zuid-Willemsvaart kwamen boeren en tuinders nu rechtstreeks in contact met handelaren. Ze hadden de marktstad 's-Hertogenbosch niet langer nodig om hun waar te verkopen.

'KRIJGT DE SPELENDE MENS DAN EINDELIJK DE KANS?'



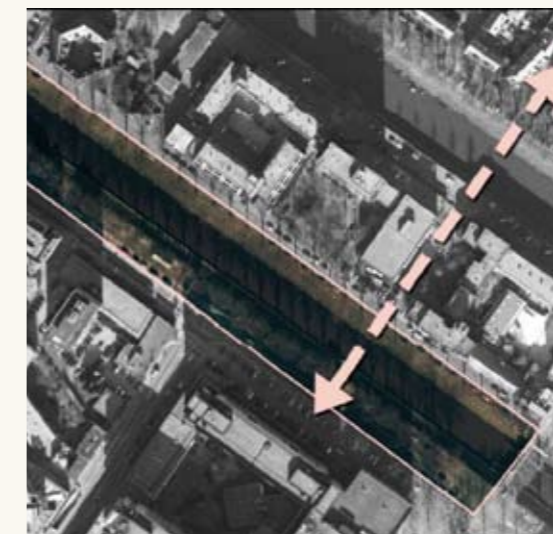
Eerst aan het einde van de negentiende eeuw bleek de waterweg dan toch wel wat bij te dragen aan de industriële ontwikkeling van 's-Hertogenbosch. De jaren daarna werd het bedrijviger langs 'de kanaal'. Er verschenen zowaar deftige woonhuizen langs 'de kanaal'. Maar helemaal goed kwam het niet meer tussen 's-Hertogenbosch en de Zuid-Willemsvaart. Geen Bosschenaar die erom rouwde toen zo'n 30 jaar geleden de eerste plannen werden gepresenteerd om de loop van de Zuid-Willemsvaart drastisch te veranderen. Daarin was voorzien in een totale omleiding van de waterweg om 's-Hertogenbosch. Een paar jaar geleden werden de plannen nieuw leven ingeblazen. De 'modernistische' architect, de stadsontwikkelaar, de Kamer van Koophandel, gemeenteraad en monumentenorganisaties stonden zij-aan-zij. Omleiding van de Zuid-Willemsvaart biedt kansen om de stad beter, functioneler en mooier te maken, een open brug naar de toekomst. Gaan we de Zuid-Willemsvaart dempen? Krijgt de spelende mens dan eindelijk de kans? Stel, dat we al die ruimte eens gebruiken om het parkeerprobleem op te lossen? Kunnen we niet een mooie boulevard aanleggen met moderne architectuur? Nooit eerder was een debat over stadsontwikkeling in 's-Hertogenbosch zo 'open' ingezet. Ruim een jaar geleden lanceerde 'de Creatieve Piramide' een omvattende brainstormsessie onder Bosschenaren van allerlei pluimage over de toekomst na de omlegging. Het ene plan was al gedurfter dan het andere. Een storm van creativiteit brak los. Ik ben dan ook hoopvol gestemd over de uitkomsten van de prijsvraag van BAI. Hoe het winnende ontwerp van een verbinding over 'de kanaal' er ook uitziet, het zal een 'open brug' zijn naar een toekomst, waarin geen plaats meer is voor de smoes: 'de brug stond open'.

Frans van Gaal



JURY RAPPORT

DAG VAN DE ARCHITECTUUR 2008
VERENIGT DEN BOSCH!



De opgave

De locatie is gesitueerd over het Zuid-Willemsvaart-tracé tussen de Kasterenbrug en Het Kruithuis, tegenover het GZG terrein te 's-Hertogenbosch. De opgave betrof het ontwerpen van een verbinding tussen beide oevers.

In het kort zijn de volgende redenen te geven voor deze verbinding:

1. een veilige en directe verbinding voor langzaam verkeer. De Van Berckelstraat kent teveel conflicterende gebruikers (auto, bus, taxi, langzaam verkeer). Het Kapelaan Koopmanplein heeft de vorm van een vork waar een nieuwe verbinding via de Hennequinstraat perfect op aansluit.
2. Vanuit de Maaspoort is een fietsverbinding goed aan te sluiten op de binnenstad en wordt deze wijk hiermee directer en logischer met het hart van de stad verbonden;
3. Binnenstad en 'de Muntel' worden beter met elkaar verbonden (door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart is er sprake van een zeker isolement);
4. Bij de bouw van zorgcentrum Nieuwenhagen is rekening gehouden met een verbinding. Er is ruimte gereserveerd en de plattegrond is erop afgestemd (dagverblijf ligt aan de route.).

Naast deze aanleidingen is door de organisatie een summier programma van eisen opgesteld waaraan de ontwerpen ook getoetst worden. Dit programma bestaat uit een verplicht en niet verplicht deel. De niet verplichte onderdelen worden door de jury als pluspunt gezien, maar zijn niet leidend.

Programma van eisen

verplicht:

- Verbinding voorziet in een route voor langzaam verkeer (2 x fiets en 1 voetganger);
- De breedte is minmaal 7 meter.

niet verplicht:

- Houd bij de keuze voor bouwmaterialen rekening met je keuze voor duurzaamheid en onderhoud;
- De nadruk ligt op comfort, ontwerp daarom een lage verbinding (rekening houdend met het zorgcentrum).

‘EEN STAALTJE INGENIEURSKUNST VAN HET BRUGGEN MAKEN!’

Doelstelling/ beoordelingscriteria

De juryleden hebben vooraf de gelegenheid gehad om alle toelichtingen te bestuderen. Voorafgaand aan de daadwerkelijke jurering worden de toetsingscriteria nogmaals besproken en vastgelegd. De organisatie streeft naar realistische ontwerpen, toegespitst op de locatie, om de gemeente te kunnen inspireren.

Het doel van deze open ideeënprijsvraag was een bijdrage te leveren aan de discussie over de vragen hoe om te gaan met de Zuid-Willemsvaart wanneer deze niet meer voor beroepsvaart gebruikt wordt, met het water in de stad en met het opheffen van forse barrières bij de binnenstad van 's-Hertogenbosch.

In sociaal-maatschappelijke zin gaat het bij deze opgave ook om het verbinden van een oude stadswijk met het stadscentrum.

Concreet zijn de bestaande twee bruggen aan weerszijden van de locatie er vooral voor gemotoriseerd verkeer. Ze zijn destijds gebouwd met een capaciteit die toen voldeed. Op de huidige verbindingen resteert daarom te weinig ruimte voor langzaam verkeer en zij leiden niet naar het hart van het GZG-terrein. Dit vraagt om een oplossing.

De jury benadrukt hierbij dat het gaat om een ideeënprijsvraag en geen ontwerprijsvraag! De jury zal de ontwerpen dan ook beoordelen aan de hand van de volgende onderdelen:

- het concept/ vernieuwend idee;
- de relatie met het water;
- de koppeling van de stadsdelen;
- functionaliteit/ bruikbaarheid van het plan;
- uitvoerbaarheid/ materialisering.

JURY RAPPORT

Jurering - de eerste ronde

De jury maakt een eerste ronde langs alle maquettes en zien deze dan ook voor het eerst. Het is verassend te zien dat de combinatie van toelichting en maquette tot nieuwe inzichten leidt. Met name het ontwerp met motto ‘Tussen hemel en aarde’ is hier een voorbeeld van. De maquette verrast ten opzichte van de toelichting.

Elk jurylid krijgt de gelegenheid om 5 plannen, met onderbouwing te nomineren, na bestudering en eerste kennismaking met de maquettes. De volgende acht plannen worden daarbij genomineerd. Opvallend is de eensgezindheid die hierbij optreedt.

- 1. Strectch:** Alle juryleden zijn het eens dat dit plan genomineerd wordt. Een prachtig concept waarbij de structuur van de binnenstad en de structuur van de buitenstad met elkaar verbonden worden. Er wordt geen extra oversteek voorgesteld, maar stroomlijnt de bestaande structuren aan weerszijde van de Zuid-Willemsvaart.
- 2. De Knoper.** Een simpele overkluizing die op een stijlvolle manier een verknoping aangeeft. De filosofie erachter is heel beeldend weergegeven. Mooie maquette!
- 3. Sinopel:** Een prachtige maquette en goed gepresenteerd. Ook niveau van het water wordt in dit plan gebruikt. In al zijn eenvoud representeert dit plan wat de toekomst van de Zuid-Willemsvaart mogelijk maakt. Een bereikbare en beleefbare benedenwereld!
- 4. Kant en Wal:** Een simpel ogend plan. De brug levert in dichte en open stand een eigen specifieke kwaliteit op. Alhoewel het openen van de verbinding geen eis is, wordt dit wel gezien als een pluspunt. Een staaltje ingenieurskunst van het bruggen maken! Het wachten is hierbij opgewaardeerd tot een attractie!
- 5. Plank:** Een eenvoudige en mooie plank. Een van de weinige plannen die ook de Aa betreft bij het ontwerp. De Muntel is daadwerkelijk verbonden met de binnenstad. Ook dit is geen eis, maar wel een extra cadeautje. Vooral een symbolisch gebaar omdat dit de meest simpele vorm is.
- 6. Een overbruggend paviljoen in een waterpark:** Al is het ontwerp niet mooi uitgewerkt, hier is met name een keuze gemaakt om de boven- en onderwereld met elkaar te verbinden. Het is niet alleen een brug. Het is een plein, een verblijfskwaliteit die zorgt voor interactie met het water. Dit zou heel subtiel moeten kunnen, maar in dit ontwerp nog te complex vormgegeven.

- 7. CLXXX:** Dezelfde gedachte als het ‘overbruggend paviljoen’. De gelaagdheid van boven- en benedenwereld. Een rijk idee dat hier beter is vormgegeven. Goed om te zien dat de schuine lijn een duidelijke verbinding maakt met het terrein van het voormalig Groot Ziekengasthuis. De verbinding gecombineerd met verblijven op het talud. De jury is van mening dat het net iets teveel attractie is.
- 8. De-kanalisatie:** Het idee is de Zuid-Willemsvaart te transformeren tot stadspark. Als de Zuid-Willemsvaart echt verdwijnt, zou deze strook een mooi park met waterstructuren kunnen worden. Het plan ontkent echter de Zuid-Willemsvaart, de as die toch als kwaliteit gezien wordt door de jury. Het stoort de jury dat in dit plan het landschap gezien wordt als vloeiende lijnen. Een volledige ontkenning van hetgeen aanwezig is. Dit is jammer. Het plan zoekt het water op en verbindt met het water, maar de vormgeving staat haaks op hetgeen aanwezig is.

De tweede ronde

Na deze eerste selectie loopt de jury rond om alle ontwerpen te bespreken met het doel te bekijken of afgevalen plannen niet alsnog op de nominatietafel terecht kunnen komen. Daarbij worden alle ontwerpen voorzien van een kort jurycommentaar. De jury is van mening dat vooral op ideeën en concepten beoordeeld moet worden. De context, of te ontwikkelen context is daarbij erg belangrijk. De voorgestelde brug op zich komt in de bestaande situatie van nergens en loopt nergens naar toe. Dit maakt het tot een moeilijke opgave. Enkele deelnemers hebben dit begrepen en hebben getracht meer te ontwerpen dan slechts een noodzakelijke koppeling tussen beide oevers. Dit is ook de reden dat de plannen vooral als idee, en concept en niet zozeer als ontwerp beoordeeld worden.

Tijdens deze discussie valt ‘De-Kanalisatie’ toch af. De meeste juryleden vinden het plan te romantisch. Alhoewel dit plan de hele Zuid-Willemsvaart zou kunnen transformeren tot een nieuwe parkstrook, wordt de vaart teveel genegeerd. Bestaande kwaliteiten worden niet versterkt. Het omgaan met deze bestaande context wordt als belangrijk ervaren.

Ook het ‘overbruggend paviljoen in een waterpark’ valt nu af. Met name omdat zijn collega CLXXX, die op vergelijkbare manier met het koppelen van boven en onderwereld omgaat, eenvoudiger is vormgegeven.

Vervolgens blijven er 6 nominaties over: **Stretch, Sinopel, Plank, Kant en Wal, CLXXX en De Knoper.**

JURY RAPPORT

De derde ronde – de finale

De overgebleven plannen zijn allen sterk en gaan in op de onderliggende vraag hoe ze met de Zuid-Willemsvaart een meerwaarde willen creëren binnen de stad. Het daadwerkelijk oplossen van een barrière. Niet alleen in fysieke zin, maar deze bijzondere strook in te kunnen zetten als bijvoorbeeld verblijfsgebied. Naast deze conceptuele aanpak, die de 6 nominaties opgeleverd hebben, gaat de jury nu gedetailleerder naar de plannen kijken. Afwerking, constructie, bouwbaarheid en inventiviteit zijn bij alle plannen aanwezig. De combinatie van al deze facetten lijkt een winnaar op te kunnen leveren.

CLXXX valt in dit stadium af. Een sterk idee, maar vormgevend niet voldoende uitgewerkt. Ook de Knoper verlaat de tafel. Er is iets bijzonders in het ontwerp, maar doet niets met de onderwereld. Het is puur een verbinding. In zijn vormtaal erg charmant, maar geen winnaar. Er wordt te weinig met de context gedaan.

De jury discussieert over de laatste vier plannen. Plank is mogelijk te eenvoudig en niet voldoende ontworpen, maar omdat deze ook de Aa erbij betreft blijft hij erg sterk. Als geen ander laat dit ontwerp zien dat het twee verbindingen betreft. Voor het gedachtegoed is dit erg belangrijk. Er wordt door de Plank ook een mooi verblijfsgebied toegevoegd aan de stad. Een langgerekte plein. Er wordt nu volop gediscussieerd over de verschillende verbindingen in de stad. Waar koppelt Stretch nu bijvoorbeeld echt? Waar worden er nieuwe verbindingen gemaakt en zijn deze noodzakelijk. Prachtig van Stretch is dat de koppelingen plaatsvinden IN de as van het water. Er worden verblijfplekken OP het water gemaakt, maar dit gebeurt helaas niet op het niveau van het water. Een elastiek op het water. Dit is één dimensie, maar daarmee heeft de ontwerper er twee gemist. Ook Plank mist de derde dimensie, het koppelen met het water. Het verbinden zit hier wel duidelijk in verwerkt, maar met de groene context wordt te weinig gedaan. Ook hier wordt de vaart genegeerd.

‘ALS GEEN ANDER LAAT DIT ONTWERP ZIEN DAT HET TWEE VERBINDINGEN BETREFT’

‘DE BRUG IS ERG MOOI VORMGEGEVEN’

Sinopel en Stretch worden nu onbetwist als potentiële winnaar aangemerkt. Beide ontwerpen hebben echter belangrijke nadelen. Sinopel ontleent het zicht over de as door de hoge rug, maar in de rug wordt wel het niveau van het water prachtig opgelost. Stretch is een flexibel ontwerp en toepasbaar op meerdere plekken in de stad. De brug is ontworpen over de lengteas en dit is vernieuwend. Sinopel lijkt een erg volwassen idee. Goed uitgewerkt en de jury ziet het plan zo voor zich.

Kant en Wal is prachtig, maar wordt nu niet gezien als winnaar. Veel technisch vernuft. Iedereen is ervan overtuigd dat dit plan een derde plek verdient. Kant en Wal is bijzonder mooi gemaakt, de maquette werkt echt en is naar mening van de jury het mooiste als de brug open is. Je zou haast willen dat de scheepvaart van de Zuid-Willemsvaart gebruik blijft maken. Nu dit niet meer van toepassing is, maakt dit het idee juist zwakker.

Plank valt nu net buiten de boot! Als gebaar is het plan erg helder. Door er weer nieuwe elementen, bankjes, plantenbakken e.d. aan toe te voegen wordt de looper minder sterk. De kracht van de opgave zit in het creëren van een verblijfsplek op het niveau van het water, of minstens in relatie met het water zoals Kant en Wal. Plank creëert met deze nieuwe looper een wereld op zich. Dit is jammer en doet geen recht aan de opgave. Het plan is elementair vormgeven en daarom kan het ontwerp het zich permitteren om over twee waterwegen te gaan. In de vormgeving is dit mogelijk te letterlijk opgepakt. De jury heeft, gezien het niveau van de finalisten, graag toch iets meer uitwerking gezien.

De winnaar

Om beide overgebleven plannen verder te bespreken rijst de vraag ‘hoe men de Zuid-Willemsvaart in de stad ziet’. Moet de Zuid-Willemsvaart bijvoorbeeld als barrière zichtbaar blijven? Stretch behandelt de Zuid-Willemsvaart niet meer als barrière en er ontstaat een nieuwe laag op de vaart. Het ontwerp lost een probleem mogelijk zelfs te veel op. Daarmee ontkracht men juist de Zuid-Willemsvaart. Stretch doet wel recht aan de belangrijke zicht-as. Deze as is zo krachtig in de stad aanwezig waarbij men bij alle bestaande bruggen alleen loodrecht kan oversteken. De jury twijfelt echter over de enorme overspanningen die voorgesteld worden. Men verwacht dat Stretch toch dominant aanwezig zal zijn. Om deze reden wordt Stretch tweede en wordt Sinopel unaniem als winnaar uitgeroepen.

JURY RAPPORT

De brug is erg mooi vormgegeven. Het hoge tussenschot is jammer, omdat dit het zicht over de as blokkeert. Het ontwerp maakt van alles een prachtige wereld. Mooi gepresenteerd en geraffineerd gemaakt. Zelfs van onderaf een kwaliteit. De enige brug waarbij ook de onderkant mooi is ontworpen. De voorgestelde vouwtechniek is mooi en constructief inzetbaar. Toch vraagt de jury zich af of deze hoogte noodzakelijk is. Mogelijk kan de rug ook ingezet worden als bank waardoor de brug nog meer verblijfskwaliteit krijgt en de zicht-as over het water gebruikt kan worden.

Sinopel is mogelijk minder context gericht ontworpen dan Stretch. De jury heeft echter voldoende vertrouwen in het voorliggende ontwerp door de gedetailleerde uitwerking van het plan en het toevoegen van de verblijfsplek aan het water.

eerste prijs: **Sinopel**
tweede prijs: **Stretch**
derde prijs: **Kant en wal**

In het algemeen is de organisatie tevreden over het niveau van de inzendingen. Opvallend is dat er weinig bruggen te openen zijn. Alhoewel dit ook niet gevraagd is als onderdeel van het programma van eisen wordt de Zuid-Willemsvaart in de toekomst nog wel voor pleziervaart gebruikt. Ook is men verbaasd dat er weinig inzendingen een grotere context beschouwd hebben. De schaal van de stad, het historisch kader of geschiedenis van de vaart en de noodzaak van het verbinden op deze lokatie. Dit was wel verwacht en ook geïnsinueerd binnen de opgave. Alhoewel geen van de ontwerpen echt DE oplossing aandraagt, is de jury van mening dat vooral de laatste vier plannen er echt uit springen en een bijdrage leveren aan de discussie over de toekomst van de Zuid-Willemsvaart. De jury is dan ook van mening dat de winnaar zeker voor realisatie in aanmerking moet komen. De organisatie zal het winnende plan dan ook aanbieden aan de gemeente.

Kort jurycommentaar bij de inzendingen

Eerste prijs: Sinopel

Een prachtige maquette, een mooi vormgegeven brug en erg overtuigend gepresenteerd. In al zijn eenvoud representeert dit plan wat de toekomst van de Zuid-Willemsvaart mogelijk maakt. Een bereikbare en beleefbare benedenwereld! Het niveau van het water wordt in dit plan gebruikt. Sinopel ontleent echter wel het zicht over de as door de hoge rug, maar in de rug worden wel de trappen verwerkt die je naar het niveau van het water leidt. De enige brug waarbij ook de onderkant is ontworpen. De voorgestelde vouwtechniek is mooi en constructief inzetbaar. Toch vraagt de jury zich af of deze hoogte noodzakelijk is. Mogelijk kan de rug ook ingezet worden als bank waardoor de brug nog meer verblijfskwaliteit krijgt en de zicht-as over het water gebruikt kan worden. Sinopel is mogelijk minder context gericht ontworpen dan Stretch. De jury heeft echter voldoende vertrouwen in het voorliggende ontwerp door de gedetailleerde uitwerking van het plan en het toevoegen van de verblijfsplek aan het water. Sinopel is een erg volwassen idee, goed uitgewerkt en zal door de organisatie ter realisatie worden aangeboden aan de gemeente.

Tweede prijs: Stretch

Een prachtig concept waarbij de structuur van de binnenstad en de structuur van de buitenstad met elkaar verbonden worden. Er wordt geen extra oversteek voorgesteld, maar stroomlijnt de bestaande structuren aan weerszijde van de Zuid-Willemsvaart. Prachtig van Stretch is dat de koppelingen plaatsvinden in de as op het water. Er worden verblijf- en ontmoetingsplekken op het water gemaakt, maar dit gebeurt helaas niet op het niveau van het water. Stretch is een flexibel ontwerp en toepasbaar op meerdere plekken in de stad. Stretch behandelt de Zuid-Willemsvaart niet meer als barrière en er ontstaat een nieuwe laag op de vaart. Het ontwerp lost dit ‘probleem’ mogelijk zelfs te veel op. Daarmee ontkracht men juist de Zuid-Willemsvaart. Stretch doet daarmee wel recht aan de belangrijke zicht-as. Deze bestaande as is zo krachtig in de stad aanwezig, waarbij men bij alle bestaande bruggen alleen loodrecht kan oversteken. De brug is ontworpen over de lengteas en dit is vernieuwend. De jury twijfelt echter over de kwaliteit van de doorsnede, met name de slankheid van het profiel in relatie tot de enorme overspanningen die voorgesteld worden.

JURY RAPPORT

Derde prijs: Kant en wal

Een simpel ogend plan. De brug levert in dichte en open stand een eigen specifieke kwaliteit op. Alhoewel het openen van de verbinding geen eis is, wordt dit wel gezien als een pluspunt. Een staaltje ingenieurskunst van het bruggen maken! Het wachten is hierbij opgewaarderd tot een attractie! Kant en Wal is bijzonder mooi gemaakt, de maquette werkt echt en is naar mening van de jury het mooiste als de brug open is. Je zou haast willen dat de scheepvaart van de Zuid-Willemsvaart gebruik blijft maken. Nu dit niet meer van toepassing is, maakt dit het idee juist zwakker.

Overige inzendingen:

Plank:

Plank is mogelijk te eenvoudig en niet voldoende ontworpen, maar omdat deze ook de Aa erbij betreft is dit een sterk plan. Als geen ander laat dit ontwerp zien dat het twee verbindingen betreft. Voor het gedachtegoed is dit erg belangrijk. Er wordt door de Plank ook een mooi verblijfsgebied toegevoegd aan de stad. Een langgerekt plein. Ook Plank mist echter wel de derde dimensie, de koppeling met het water. De Zuid-Willemsvaart wordt zo genegeerd. Als gebaar is het plan erg helder. Door er echter weer nieuwe elementen, bankjes, plantenbakken e.d. aan toe te voegen wordt de looper minder sterk. De kracht van de opgave zit in het creëren van een verblijfsplek op het niveau van het water. Plank creëert met deze nieuwe looper een wereld op zich. Dit is jammer en doet geen recht aan de opgave. Het plan is elementair vormgeven maar de jury had toch graag, gezien het niveau van de finalisten, iets meer uitwerking gezien.

De Knoper:

Een simpele overkluizing die op een stijlvolle manier een verknoping aangeeft. De filosofie erachter is heel beeldend weergegeven. Mooie maquette!

‘EEN SIMPEL OGEND PLAN’

‘LUDIEK, MAAR HET IS TOCH NIET MEER DAN EEN EENVOUDIGE BRUG’

Een overbruggend paviljoen in een waterpark:

Al is het ontwerp niet mooi uitgewerkt, hier is met name een keuze gemaakt om de boven- en onderwereld met elkaar te verbinden. Het is niet alleen een brug. Het is een plein, een verblijfskwaliteit die zorgt voor interactie met het water. Dit zou heel subtiel moeten kunnen, maar in dit ontwerp nog te complex vormgegeven.

CLXXX:

Dezelfde gedachte als het ‘overbruggend paviljoen’. De gelaagdheid van boven- en benedenwereld. Een rijk idee dat hier beter is vormgegeven. Goed om te zien dat de schuine lijn een duidelijke verbinding maakt met het terrein van het voormalig Groot Ziekengasthuis. De verbinding gecombineerd met verblijven op het talud. De jury is van mening dat het net iets teveel attractie is.

De-kanalisatie:

Het idee is de Zuid-Willemsvaart te transformeren tot stadspark. Als de Zuid-Willemsvaart echt verdwijnt, zou deze strook een mooi park met waterstructuren kunnen worden. Het plan ontkent echter de Zuid-Willemsvaart, de as die toch als kwaliteit gezien wordt door de jury. Het stoort de jury dat in dit plan het landschap gezien wordt als vloeiende lijnen. Een volledige ontkenning van hetgeen aanwezig is. Dit is jammer. Het plan zoekt het water op en verbindt met het water, maar de vormgeving staat haaks op hetgeen aanwezig is.

De Rode Loper:

Jammer dat je niet meer over de Zuid-Willemsvaart kunt varen. Alhoewel dit niet de opgave is, is het wel belangrijk in Den Bosch. Het ontkent daarmee de Zuid-Willemsvaart. Hier wordt wel de kwaliteit van het water opgezocht. De ontwerper probeert een nieuw verblijfsgebied te creëren in de as van de vaart.

Pijlbrug:

Het koppelteken als verbindend element, een vleesgeworden schema. Ludiek, maar het is toch niet meer dan een eenvoudige brug.

FST!:

Er ligt veel nadruk op de vormgeving van bijvoorbeeld de leuning maar is verder niet vernieuwend. De papieren slinger, waar het concept aan ontleent is, zou kunnen inklappen en wordt gezien als een interessant concept. Dit is helaas niet gebruikt.

Tussen hemel en aarde:

De toelichting alleen geeft onvoldoende inzicht in de kwaliteit van de verbinding. De maquette verduidelijkt erg veel. De verbinding is erg interessant vormgeven, mogelijk wel erg wild. Jeroen Bosch als thema oppakken is erg interessant. Bij elk nieuw perspectief een andere gewaarwording, een ander aanblik geeft steeds een verassend zicht. Een mooie brug.

Utopia:

De jury heeft moeite om dit complexe ontwerp te beoordelen. Het is te veel voor de mooie Zuid-Willemsvaart. De vaart wordt hierbij te veel als bouwlocatie gezien en ontkracht daarmee bestaande kwaliteiten.

Crossroads:

Veel te veel vorm om alleen over te steken. Het scheiden van functies kan werken, maar is dan te weinig vormgegeven. De boogbrug is een potentieel uitkijkpunt op zich. Dit wordt nu niet gebruikt. De twee mooie bruggen beconcurreren elkaar.

Verschepen:

Een prachtig plan, en erg origineel. Een veerpont was mogelijk nog beter geweest. Een prachtige gimmick, maar de jury ziet het niet gebouwd worden.

Versmelten:

Een mooi ontwerp. De paaltjes scheiden de wegen en dit wordt als te pragmatisch gezien. Constructie en ontwerp zijn mooi verenigd, maar te weinig vernieuwd, te weinig concept. Een keurige brug die vooral mooi wil zijn.

JURY RAPPORT

Vind de CHI in Den Bosch:

Ook dit plan levert een prachtige maquette op. Erg mooi, maar een ver gezocht thema. De jury ziet het plan als puur versiering en er wordt te weinig gedaan met het thema verbinden.

Spine 08:

Een leuk idee, geïnspireerd op bruggen van Calatrava. De ontwerper ontkent juist de echte ruggengraat van de stad: de Zuid-Willemsvaart. Het ontwerp is de eerste Bossche dwarslaesie.

BOOM:

Een gimmick, erg modieus en al vaker toegepast. Er zijn mooie voorbeelden in Nederland te vinden. De jury is van mening dat het plan iets te letterlijk als boom is vormgegeven.

Rolling Over:

Een beweegbare brug. Door hier overheen te lopen gaat de brug draaien en verplaatst je de brug. Hierdoor worden twee belangrijke straten gekoppeld. Een goed concept, erg avontuurlijk. Vermoeiend ook! Het plan wordt gezien als een attractie.

Jeroen Bosch Brug:

Er is geen maquette gemaakt. Dit is jammer. Jeroen Bosch afbeeldingen gebruiken is niet voldoende om dezelfde zeggingskracht uit te spreken.

Handen:

Er wordt waardering uitgesproken voor de maquette en de letterlijk vormgegeven handreiking naar de overkant. Het plan kent echter te veel symboliek en is te weinig ontworpen.

Overspannend Wonen:

Het plan ontkent de kwaliteit van de as van de Zuid-Willemsvaart. Het privatiseert het uitzicht en de Zuid-Willemsvaart die toch van ons allen is. De titel past erg goed bij het ontwerp. De ‘d’ kan men echter weglaten. Overspannen wonen. De woningen worden gezien als te standaard die voldoen aan het bouwbesluit. Het is wel één van de plannen waar een extra functie aan de brug gekoppeld wordt. Dit wordt gewaardeerd. Is het een brug of een woning?

JURY RAPPORT

Triangle:

De driehoeken worden niet begrepen. Het gebaar is niet logisch. De verbinding met het water wordt wel erg gewaardeerd.

InBeTweeLINKS:

Maakt de Zuid-Willemsvaart erg ondergeschikt. De Zuid-Willemsvaart wordt uitgetrokken naar de verkeerde kant. Niet naar de stadskant.

Visavis:

Wederom een gimmick en te veel gebaar. Overdadig enthousiasme en teveel ornament. Het ornament als belangrijk vormgevend thema voegt niets toe aan het maken van de verbinding.

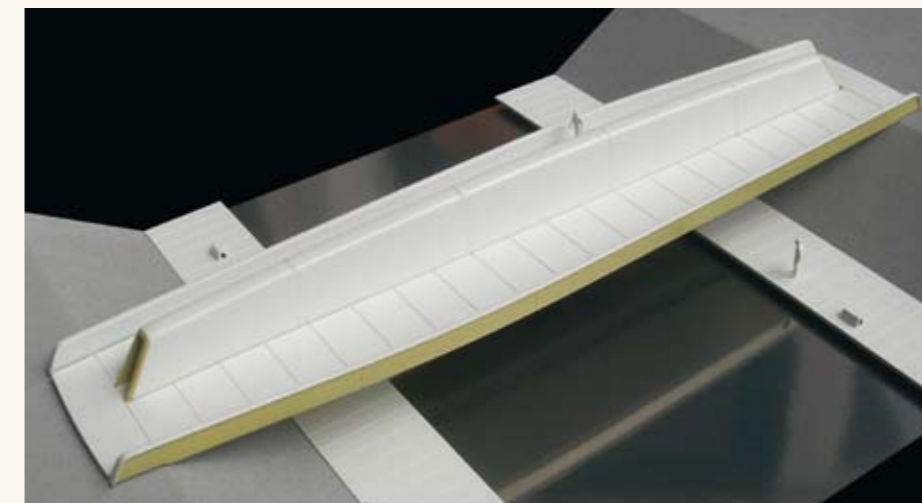
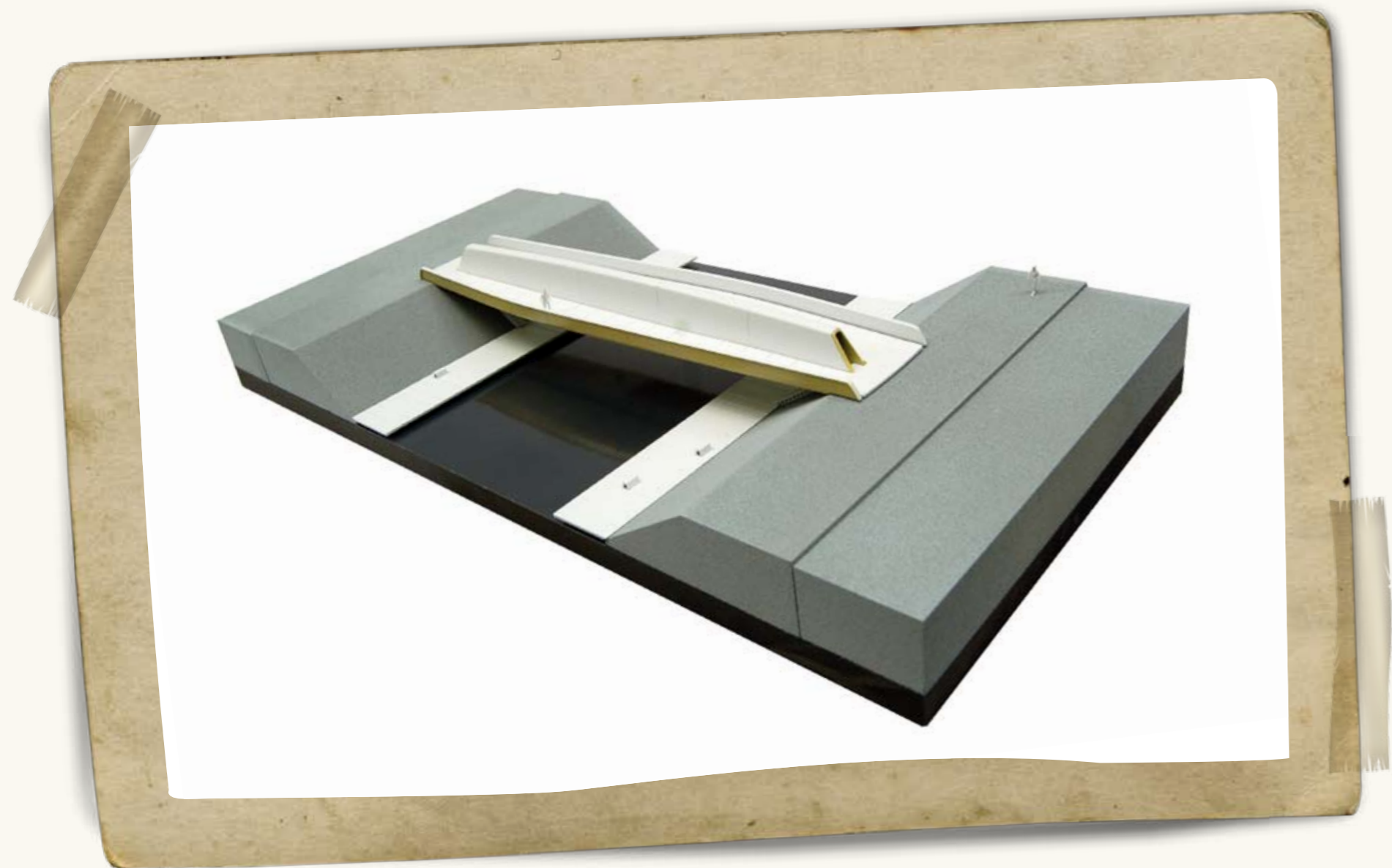
PHNX:

Een kunstwerk! De Zuid-Willemsvaart is niet meer te gebruiken. Jammer.

Kroonsteen Schaareshub:

Een prachtige maquette. De jury heeft moeite om het plan te doorgronden. Erg jammer dat er tussen de twee niveaus niets gedaan is. Het doel van de onderste brug is niet duidelijk. Een potentiële verblijfsplek, maar niet als zodanig vormgegeven. Zijn de schapen een serieus voorstel? Als er een schaareshub over de dam is? Het kanaal dient opnieuw te worden ontgonnen. Een technocratisch ontwerp, maar de kruising maakt het plan juist onoverzichtelijk en complex. Een erg technisch beeld, wat niet technisch vormgegeven is. Veel verkeersbewegingen, maar mist de zinnigheid.

‘ERG JAMMER DAT ER TUSSEN DE TWEE NIVEAUS NIETS GEDAAN IS.’



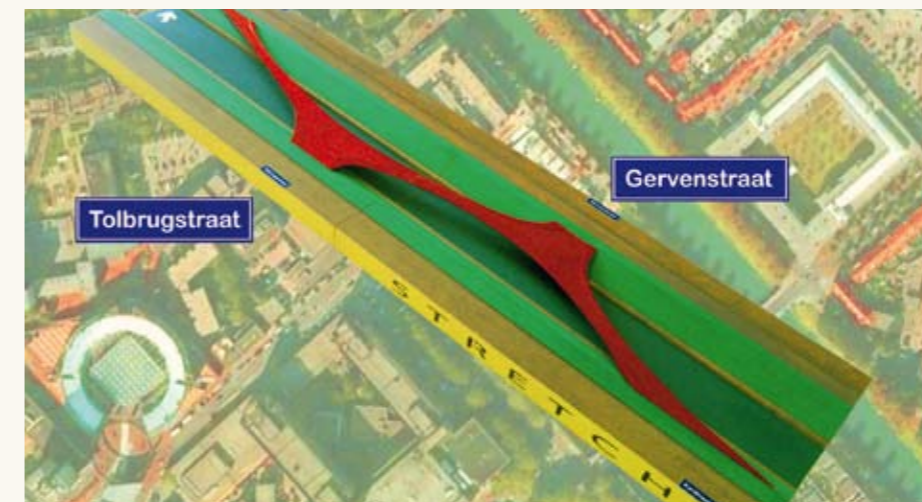
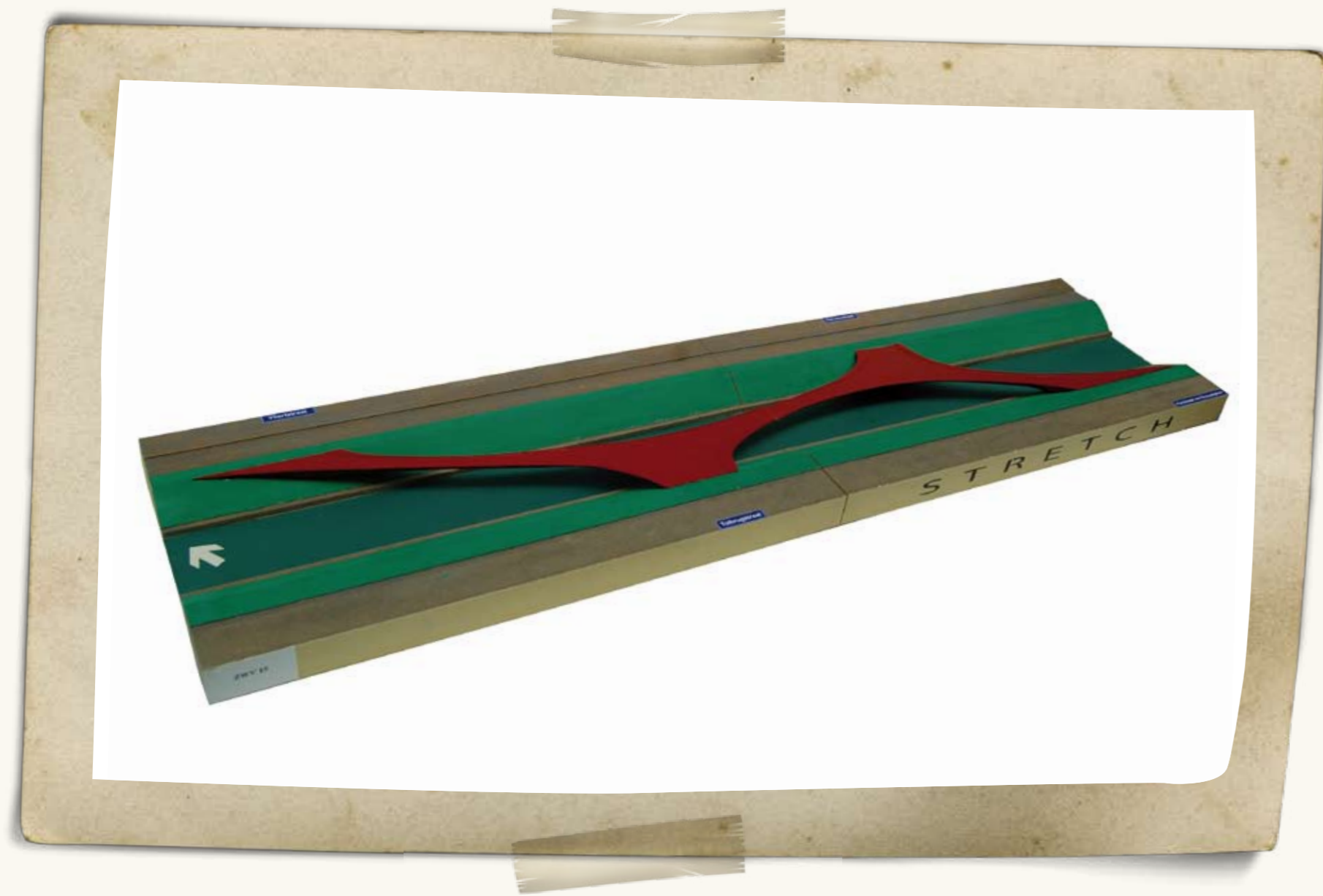
EERSTE PRIJS SINOPEL

**Ninke Happel, Floris Cornelisse
& Marcelle van Beusekom**

Concept

Door het verdwijnen van de beroepsvaart ontstaan er vele recreatieve mogelijkheden voor de parkachtige kwaliteit van de Zuid-Willemsvaart en de Aa. Beneden aan het water wordt het verkeerslawaaai buitengesloten en ontvouwt zich een aangenaam, lijnvormig stadspark. De ontwerpogave strekt zich dan ook verder uit dan enkel een overspanning over beide waterwegen, maar richt zich tevens op de verknoping van deze prachtige groene aderen. Door aan weerszijde in de brug twee trappartijen op te nemen, voorziet het ontwerp in de mogelijkheid om langs het talud af te dalen naar brede wandelsteigers aan de oevers. Hierdoor wordt het groene karakter van het 'Hertogenbosch' toegankelijk gemaakt voor watersporters en stedelingen die een moment van rust en ontspanning zoeken.

De brug bestaat uit een aaneenrijging van vijf betonnen gewelven en overspant ruim 35m. De gegolfde vorm zorgt voor stabiliteit en draagkracht doordat het verhoogde middenstuk en beide borstweringen werken als samengestelde liggers. Het gekromde plafond krijgt een geelgroene keramische schil en zorgt voor een sprankelende onderwereld waar lichtreflecties en geluiden voor korte tijd worden gevangen zoals bij de Binnendieze.



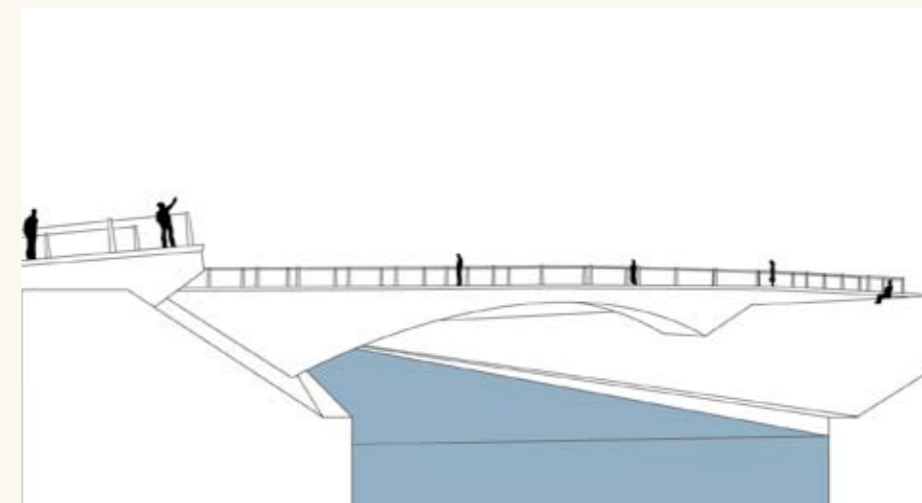
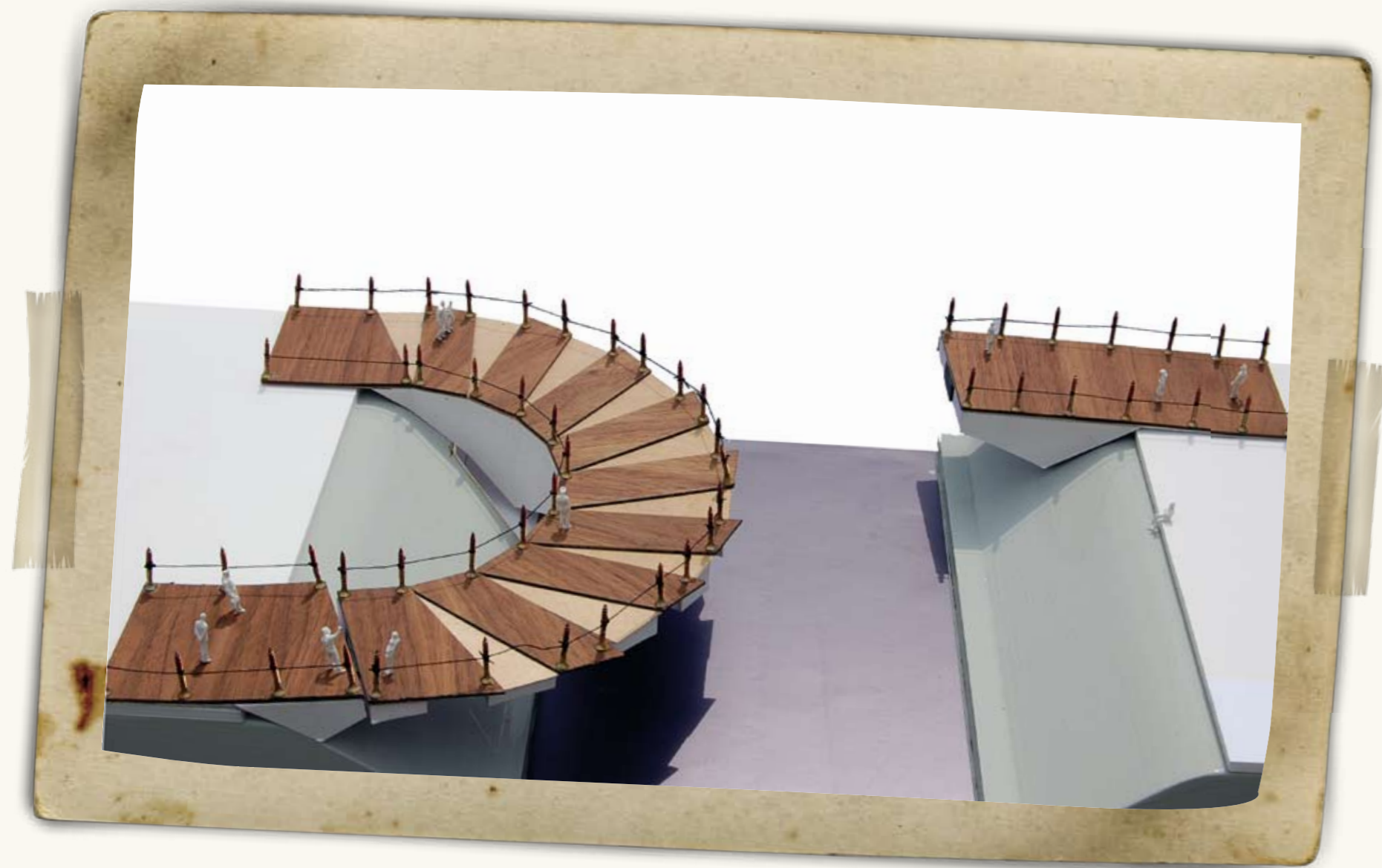
TWEEDE PRIJS STRETCH

Ad H. Roefs

Concept

Behalve een monument van de 19e-eeuwse industriële ontwikkeling is de Zuid-Willemsvaart ook een prachtig natuurgebied dat Den Bosch doorsnijdt. Afgeschermd van de omgevende stad door bomenrijen en hagen vormt het een wereld op zich. Ruig binnen zijn lineaire keurslijf, een langgerekt park. Behalve voor een enkele schipper en jachteigenaar (en dat straks ook niet meer) echter alleen te ervaren voor een kort moment als men een brug oversteekt. Nog een recht overstekende brug zal geen recht doen aan deze straks ongebruikte ruimte.

Knip de gevraagde 7 meter brede brug op in drieën en rek deze uit over het hele gebied tussen Kasterenbrug en Kruithuis waardoor alle bestaande routes (Kardinaal van Rossumplein (Sint Jan en Parade) - Gervenstraat (Muntel en Maaspoort) - Tolbrugstraat (Markt) - Vliertstraat (Kruithuis en Citadel) met elkaar verbonden worden. Deze brug zal de gebruiker de kans bieden al laverend over de vaart deze unieke ruimte te beleven en, door verbredingen, uitnodigen tot een langer verblijf.



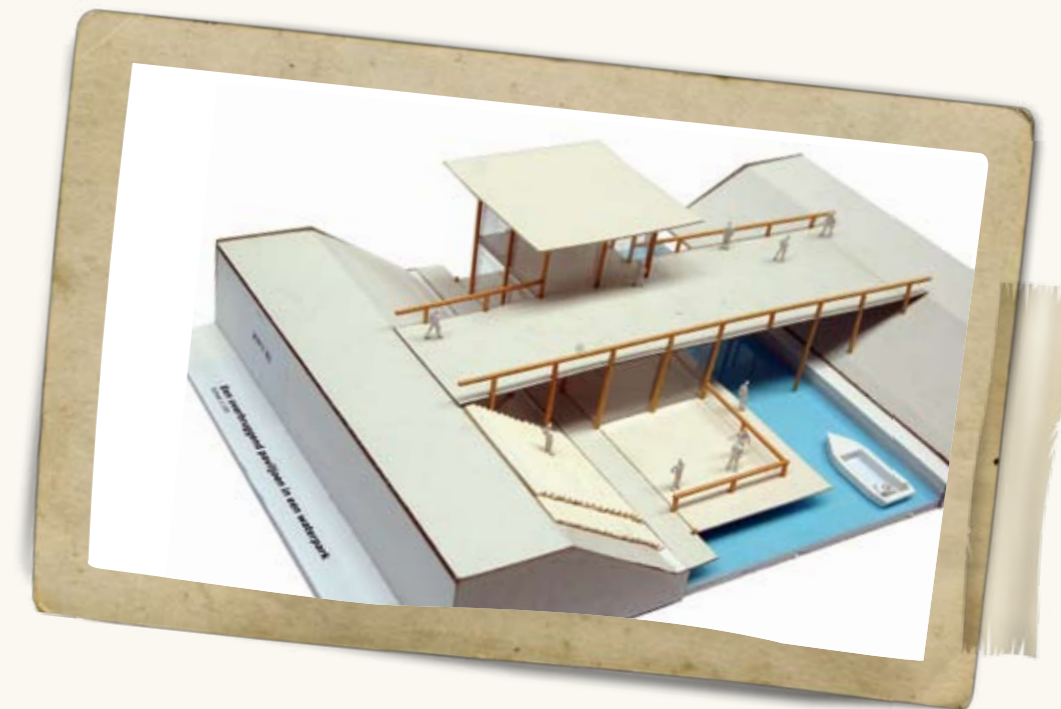
DERDE PRIJS KANT EN WAL

Gonçalo Moreira, Grazina Bendikaite,
Peter van Assche & Edwin Thie

Concept

De Zuid-Willemsvaart was de laatste doorgaande route door de stad voor beroepsvaart. Alle bruggen over dit kanaal kunnen open, als de vrije doorvaarthoogte voor CEMT klasse II schepen niet gehaald wordt. Er ontstaat een doorgaande route van Maastricht naar de Maas. Met de omlegging is de vrije doorvaart strikt genomen niet meer nodig.

Het kanaal is echter een fantastische recreatieve route door de stad naar de Maas. Om de doorgang van zoveel mogelijk boten te stimuleren is gekozen voor een beweegbare brug met twee gezichten. Als de brug gesloten is vormt ze een korte en attractieve route tussen het centrum van Den Bosch en stadsdeel de Muntel. Het openen van de brug is een feest, het wegdek draait als een slang weg en vormt zichzelf tot een halve cirkel. Nu is de brug een uitkijkpost over het water geworden. Bewoners van stadsdeel de Muntel kunnen hier vissen, picknicken en naar de passerende boten kijken. Hoe de brug ook staat, ze wordt altijd gebruikt!



Concept

Het opheffen van de Zuid-Willemsvaart als barrière in de stad door deze herin te richten als een mooie, bruikbare publieke ruimte. De nieuwe langzame verkeersverbinding fungeert hierin als een belangrijk knooppunt. Deze vormt een schakel tussen 'de Muntel' en de binnenstad en als verbinding tussen de stad en de Zuid-Willemsvaart.

Langs de Zuid-Willemsvaart wordt een ruime steiger direct tegen de kaderand gelegd zodat 'een boulevard' langs het water ontstaat, waar gewandeld kan worden en waar boten kunnen worden aanlegt.

Aan de brug grenst een klein paviljoen, waarin een horeca gelegenheid gevestigd kan zijn. Dit paviljoen grenst direct aan de brug en aan de Zuid-Willemsvaart, waardoor dit paviljoen de verbinding tussen de brug en de Zuid-Willemsvaart benadrukt. Grenzend aan de steiger en aan het paviljoen is een terras gesitueerd.

De brug en de steiger worden beide uitgevoerd in gerecycled kunststof. Een duurzaam en onderhoudsarm materiaal.

PAVILJOEN IN EEN WATERPARK

Nico Wevers & Kwan Wong



DE KNOPER

Daan Bruggink



Concept

De naam zegt het al, De Knoper is een knoop die beide oevers met elkaar verbindt door een platte knoop. De railingen van beide oevers van de Zuid-Willemsvaart vormen de verbinding en deze oevers worden visueel 'geknoopt'.

De uitstraling is helder in zijn eenvoud. Wanneer je over de brug loopt of fietst ervaar je de verweven railingen en de boog over het wegdek. In het aanzicht is De Knoper nog wel op zijn mooist en komt de knoop in zijn geheel tot zijn recht. De Knoper vormt visueel en letterlijk voor een 'vereniging van Den Bosch'.

Materialisering

De Knoper is opgebouwd uit een stalen constructie. De railing, die vervolgens de bogen vormen zijn in mat gemoffeld staal. Het brugdek vormt niet alleen de overspanning, maar zal de bogen ook constructief ondersteunen. Het brugdek wordt bekleed met FSC Robinia, een in Europa geteelt hardhout.



Concept

De brug over de Zuid- Willemsvaart kan niet alleen op stedelijke schaal een verbinding vormen, maar ook op lokaal niveau iets betekenen voor het naastgelegen woonzorgcentrum. Deze ouderen zijn niet meer de meest vitalen, maar willen zeker nog graag naar buiten. Tai chi geeft de bewoners deze mogelijkheid. Deze eeuwenoude van oorsprong gevechtshandelingen worden tegenwoordig beoefend om een verbetering van gezondheid en balans te combineren met ontspanning. De kenmerkende langzame en sierlijke bewegingen zorgen ervoor dat de innerlijke circulatie en lichamelijke strekking wordt bevorderd. En tai chi kan door iedereen worden beoefend, ongeacht de ouderdom en de lichamelijke conditie, zelfs door mensen in een rolstoel.

Op de brug is plek gecreëerd waar de ouderen en andere geïnteresseerden tai chi kunnen doen hun lichamelijke gezondheid en balans verbeteren. De in de tai chi gebruikte continuerende vormen en de tegenstelling van druk en trek zijn getransformeerd naar twee vloeiende constructieve bewegingen die de vlakke en toegankelijke brugvloer op twee punten ondersteunen



VIND DE CHI OM DEN BOSCH

Roy Bisschops



CROSS ROADS

Anthony Litjes

Concept

Bij dit ontwerp is de verandering; het buitengebruik raken van de binnenstedelijke wateren. Dus een keuze om te veranderen van economische functie naar een meer recreatieve functie. Dit is één rede geweest om dit ontwerp zo te noemen. De andere rede is het ontwerp op zichzelf, door twee niveaus te maken in het plan. Daarbij is het laagste niveau natuurlijk het water dat zich onder de brug begeeft.

Het bovenste niveau zij twee gebogen gelamineerde houten liggers met daartussen een pad voor voetgangers. Door de flauwe boog kan men deze toch makkelijk belopen. Het onderste niveau ligt op maaiveld, waardoor fietsers, maar natuurlijk ook voetgangers met kinderwagens en rolstoelgangers deze brug makkelijk kunnen oversteken. Dit niveau is verbonden met de liggers daarboven en kruisen elkaar in het midden. Vandaar de naam "Crossroads".



Concept

Deze brug, in de vorm van in elkaar reikende handen overbrugt de scheuring die de Zuid-Willemsvaart ooit teweeg bracht tussen de oude stadswijk en het stadscentrum. Nu kan men elkaar weer de hand schudden, door de fiets-/ wandelroute die hier ontstaat.

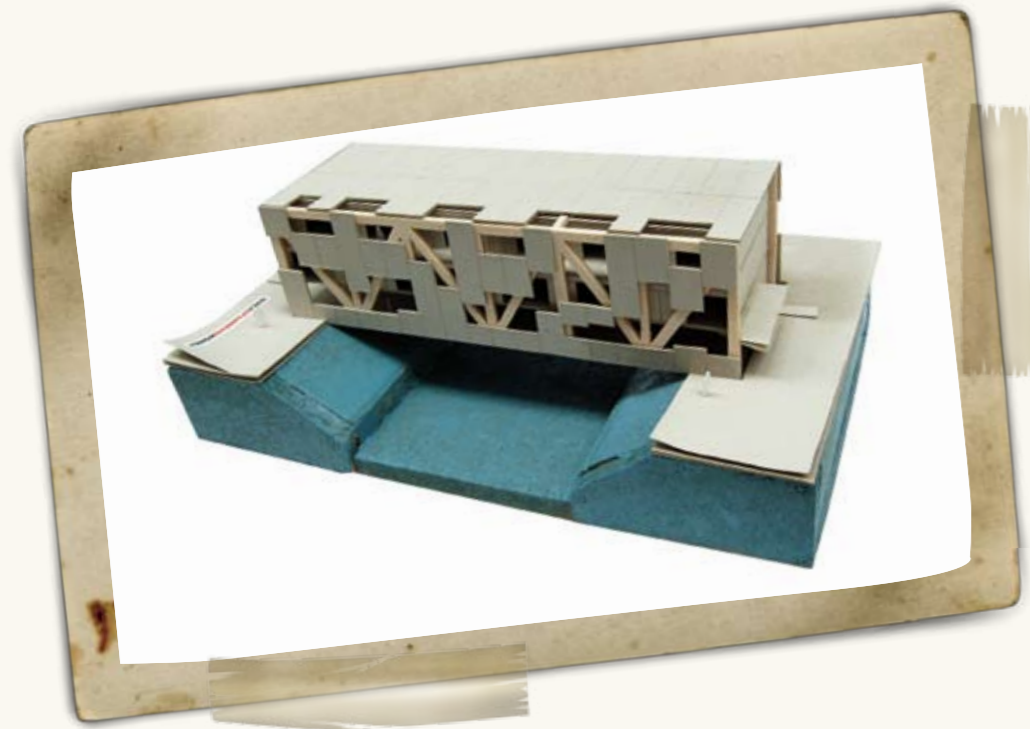
Materiaal

Als materiaal denk ik aan beton en metaal. De handen van beton, met daarop een metalen wegdek en een asfalt toplaag. Dit laatste zodat ook minder valide mensen gemakkelijk de overkant kunnen bereiken. Het wegdek zal gelijk komen te liggen met de kademuren. Omdat ik mijn eigen handen heb afgegoten, om deze maquette te maken, was ik genoodzaakt om een andere schaal te hanteren.



HANDEN

Elmar Stolk



OVER SPANNEND WONEN

Rolf van Boxmeer



Concept

Doel van de prijsvraag Verenigt Den Bosch is een verbinding te creëren tussen de binnenstad en het stadsdeel de Muntel. Dit houdt ten eerste in dat de noordoostelijke rand van de historische binnenstad weer aan de huidige binnenstad verbonden wordt. De breuk, de in 1823 gegraven Zuid-Willemsvaart, wordt opgeheven. Om deze breuk op te heffen is meer nodig dan alleen een brug. Er zal mijn inziens voor een duurzame en gewaagdere oplossing gekozen moeten worden.

Overspannend Wonen is een voorstel om de bestaande stedelijke structuur over het kanaal door te zetten. Dit is mogelijk door woonblokken op meerdere strategische locaties over het kanaal te leggen. Een moderne overkluising; een waarlijk Bossche oplossing. De overspannende woonblokken zijn, samen met de bestaande bomenrijen aan het kanaal, enigszins gesloten bouwblokken. De woningen hebben een fantastisch uitzicht over de Zuid-Willemsvaart. De woonblokken zijn tevens openbare bruggen voor voetgangers en fietsers. Dit heft de breuk nog verder op. Daarnaast blijft het bevaren van de Zuid-Willemsvaart mogelijk voor de pleziervaart. Deze bouwblokken vormen een stedelijke continuering over het kanaal, waardoor de breuk feitelijk hersteld wordt.



Concept

Het idee achter de brug is dat er niet alleen een verbinding ontstaat tussen de twee stadswijken, maar ook tussen de stad en de Zuid-Willemsvaart. De beroepsvaart heeft er voor gezorgd dat de Zuid-Willemsvaart al meer dan 180 jaar een harde scheider is tussen het centrum van 's-Hertogenbosch en de aangrenzende stadswijk 'de Muntel', de enkele ophaalbruggen zijn slechts de schaarse punten van contact tussen de wijken.

Door het wegvallen van de beroepsvaart kan de Zuid-Willemsvaart juist zelf weer de verbinder tussen de gescheiden wijken worden. De vaart kan lokaal recreatief gebruikt worden en een belangrijk sociaal onderdeel van de wijk zijn. De nieuwe brug als verbindingspunt en ontmoetingsplek zal de wijken verlijmen, zowel met elkaar als met de vaart. Wat ontstaat, is een lijmnaad door de stad, die de scheur gedicht heeft.



CLXXX

Peter Nederkoorn



TRIANGLE

Ralph Janssen



Concept

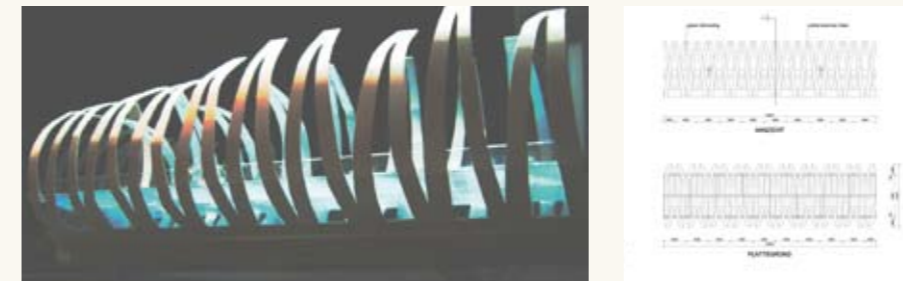
De verbinding die een eind moet maken aan het drama van de verscheurde stad is gesitueerd in het verlengde van de Gervenstraat, recht tegenover het Groot Ziekengasthuis.

Ze is 10 meter breed met twee fietsstroken van elk 3 meter aan de buitenzijden en in het midden een voetgangersstrook van 4 meter.

Halverwege kan men afdalen naar een soort van benedendek. Dit is een plek voor ontmoeting en hereniging of juist een plek om helemaal alleen de gedachten te laten uitwaaien over de Zuid-Willemsvaart. Of misschien wordt het wel een podium voor de kunstenaar, de dichter of de troubadour.

Symbool van de eenheid is de driehoek. De verbinding zowel als de ontmoetingsplek worden gedragen door een viertal driehoekige constructies.

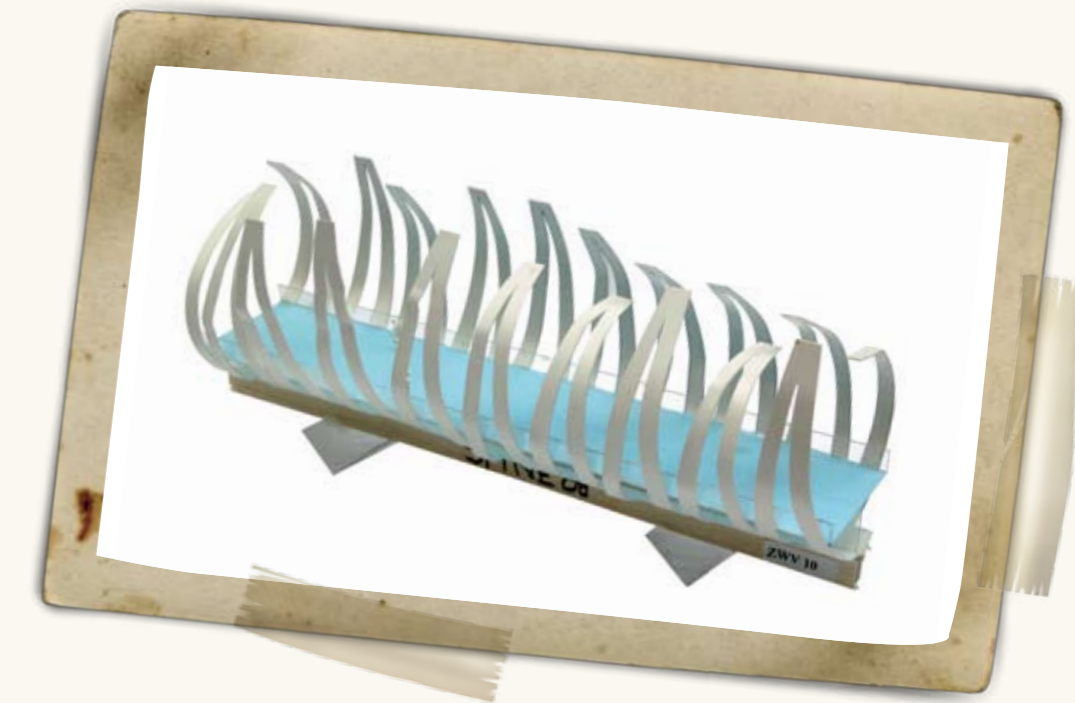
Voor degenen die graag toeschouwen of liever geen verbinding hadden gezien zijn op beide oevers een aantal zitgelegenheden gecreëerd in de vorm van een 'afgesneden' driehoek. Niet iedereen wil immers herenigd worden.



Concept

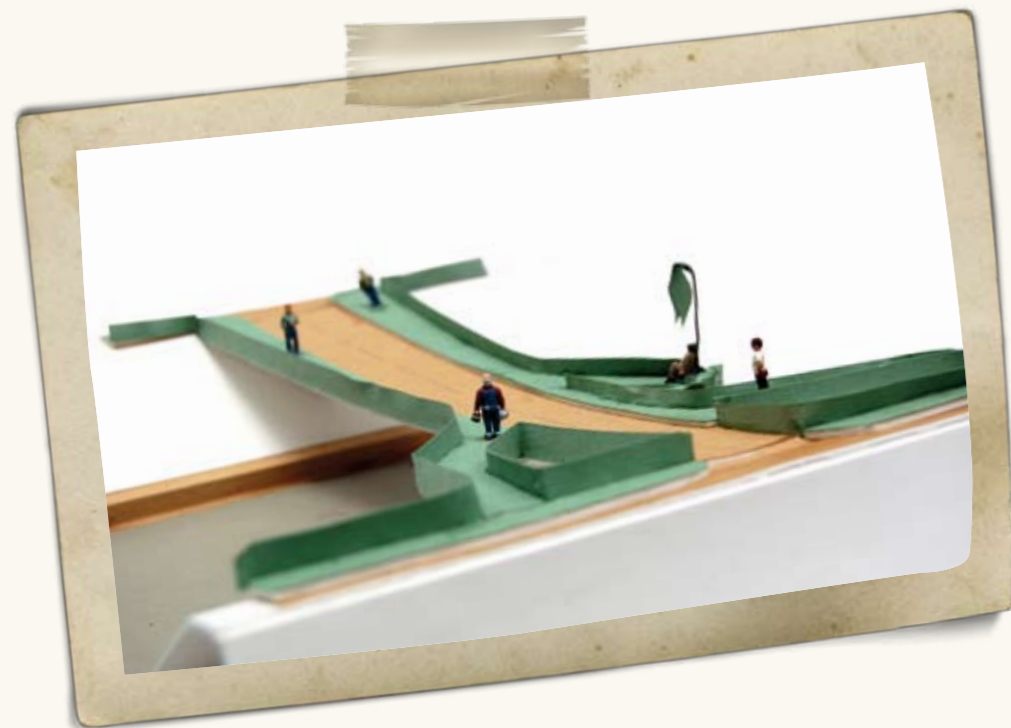
Als bron van inspiratie voor mijn ontwerp heb ik de ruggenwervel van het menselijke lichaam gebruikt. Dit onderdeel van het lichaam verbindt de verschillende delen van het lichaam met elkaar. Door de ruggenwervel lopen zenuwbanen die gezien kunnen worden als "verkeer". Verkeer van de hersenen naar delen van het lichaam en omgekeerd. De passanten van de brug kunnen gezien worden als signalen, die over en weer de brug passeren. Aan de ruggenwervel zitten de ribben bevestigd, die op hun beurt weer delen van het lichaam met elkaar verbinden. De ribben symboliseren dan ook het samenhouden/ brengen van de families en de stadsdelen.

Het dek van de brug is gemaakt van glas. Door middel van de het open karakter van de ribben en het glazen dek komt er een relatie met het water tot stand. Het doorzicht dat ontstaat tussen de ribben stelt de passant in staat om het uitzicht naar links en naar rechts volledig te kunnen bewonderen. Verder is er gekozen voor een transparante afscheiding om meer openheid uit te stralen. Door de excentrieke vorm wordt de brug een icoon dat symbool staat voor verbondenheid.



SPINE

Saul Henrion Verpoorten



BOOM

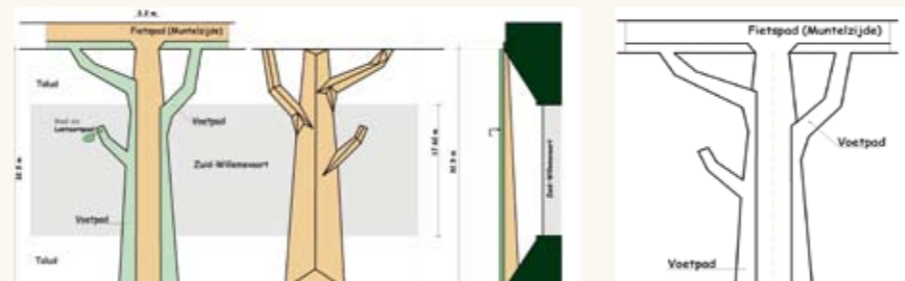
Bert Vogels

Concept

Ik heb de natuurlijke uitstraling van de Zuid-Willemsvaart (de bomen op beide oevers) willen benadrukken door een gestileerde omgevallen boom te ontwerpen. Een natuurlijke brug tussen twee oevers kan een omgevallen boom zijn.

Hij ligt als het ware met zijn wortels in het centrumgedeelte van de stad en vertakt zich naar de Muntel- wijk. Deze brug symboliseert een wijk die aan het centrum is gegroeid. Zoals de stam van een boom zorgt voor het transport van water en mineralen tussen wortels en bladeren. Zoals de bladeren kooldioxide opnemen en zuurstof afstaan, zo zorgt de brug voor een uitwisseling van verkeer tussen centrum en wijk.

De brug kan verder 'groeien' tot over de rivier de Aa en zich daarna verder vertakken.

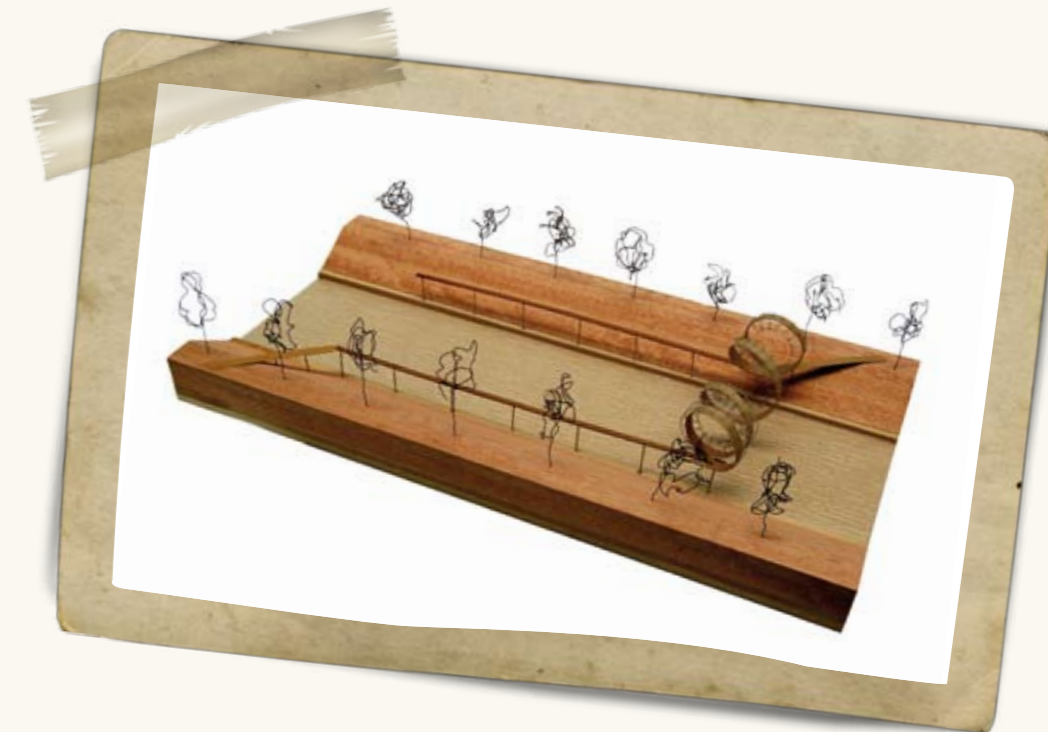


Concept

Rolling over is een brug die een diagonale oversteek mogelijk maakt met een haakse overspanning.

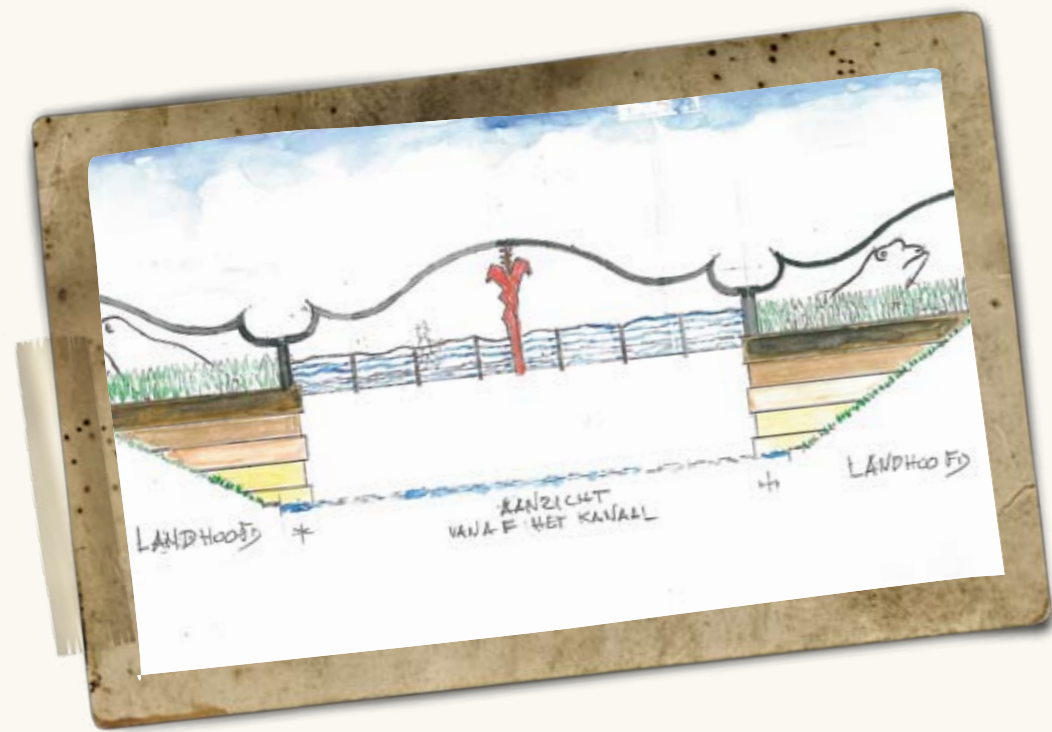
Als de constructie in beweging wordt gebracht langs de Zuid-Willemsvaart, maakt een persoon lopende op het brugdek een diagonale oversteek. De brug beweegt zich voort over 'Rails' die zich aan weerszijden van de Zuid-Willemsvaart tussen twee landhoofden bevinden.

Waar de geplande verbinding nu doodloopt op het ziekenhuis, is de verbinding Gervenstraat – Tolbrugstraat interessanter. De 50 m. lange diagonaal die daar tussen ligt wordt als het ware 'opgerold' tot een 18 m. lange rolbrug. Het resultaat is een spectaculaire brug die veel beweging zal veroorzaken tussen de verschillende stadsdelen.



ROLLING OVER

Ivo van den Thillart



JEROEN BOSCH BRUG

Willem Frederik Graafmans



Concept

Omdat het ontwerp redelijk complex is om er een maquette van te maken heb ik me helaas moeten beperken tot een schetsontwerp. Ik heb me laten inspireren door Jeroen Bosch om de volgende redenen:

- a. De omgeving wordt gekenmerkt door (mooie) strakke en zakelijke architectuur. Het contrast hiermee vormt een niet eigentijdse maar wel historische vorm. Het ontwerp stelt een drieluik voor zoals ook Jeroen Bosch ze heeft gemaakt.
- b. De figuren zijn ontleend aan werken van Jeroen Bosch. Hierbij kijkt de oetel of kikvors naar het historisch 's-Hertogenbosch en den vogel naar de buitenwijken.
- c. Het ontwerp is in de lengte van het kanaal opvallend. De fietser/voetganger wordt wellicht aangetrokken voor gebruik. Verwijzing met borden is minder nodig.
- d. Het ontwerp sluit aan bij de activiteiten van het komende Jeroen Bosch jaar.



Concept

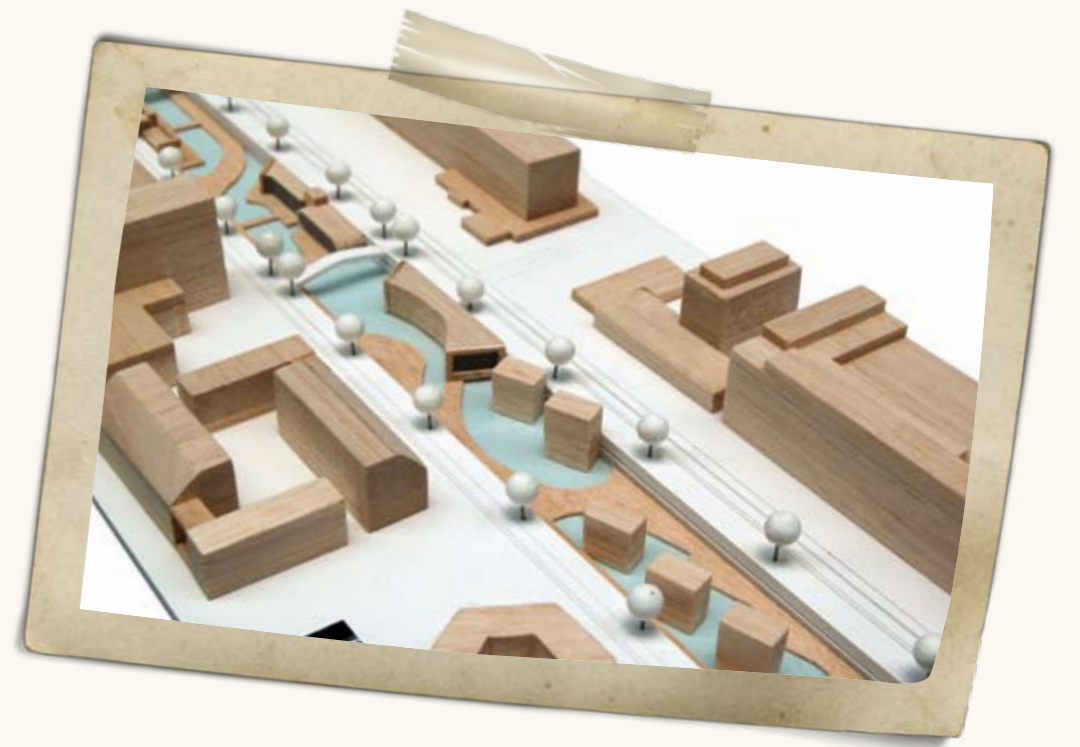
Als eerste is zichtbaar dat wij het kanaal niet hebben gedempt maar juist zoveel mogelijk open en zichtbaar hebben gelaten.

De rede voor deze keuze is dat water en de Zuid-Willemsvaart bij het karakter van Den Bosch horen. De Zuid-Willemsvaart is een element dat de stad heeft gemaakt zoals hij nu is.

Bij het bekijken van de locatie zagen we veel potentie als een soort van 'Utrechtse grachten' in Den Bosch. Het zou een mooie extensie zijn van het nieuw winkelcentrum wat gerealiseerd wordt op de locatie van het GZG. Waar winkelende mensen na afloop nog even op de terrasjes kunnen rusten en relaxen.

Het concept heeft een moderne uitstraling en zou moeten dienen als een architectonische markeringspunt voor Den Bosch zoals de Sint-Jan en het provinciehuis.

Als vervulling van de ambities van de welstand om het motorvoertuigverkeer uit de stad te weren is de Zuid-Willemsvaart als eenrichtingsverkeer weg uitgevoerd met een parallelle busstrook en fietspad.



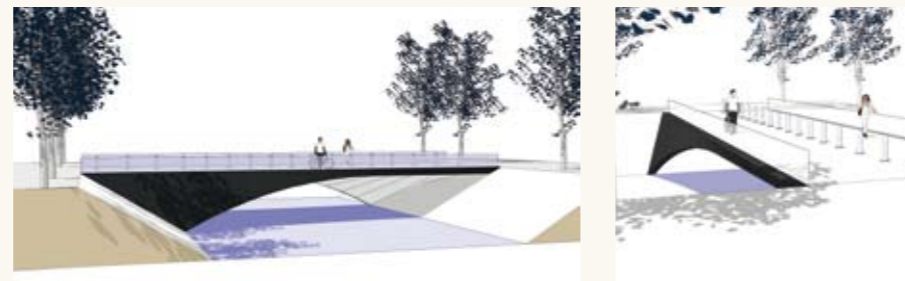
UTOPIA

Bart de Haan, Jordy Kras & Jeroen van den Biggelaar



VERSMELTEN

Sander Mooren



Concept

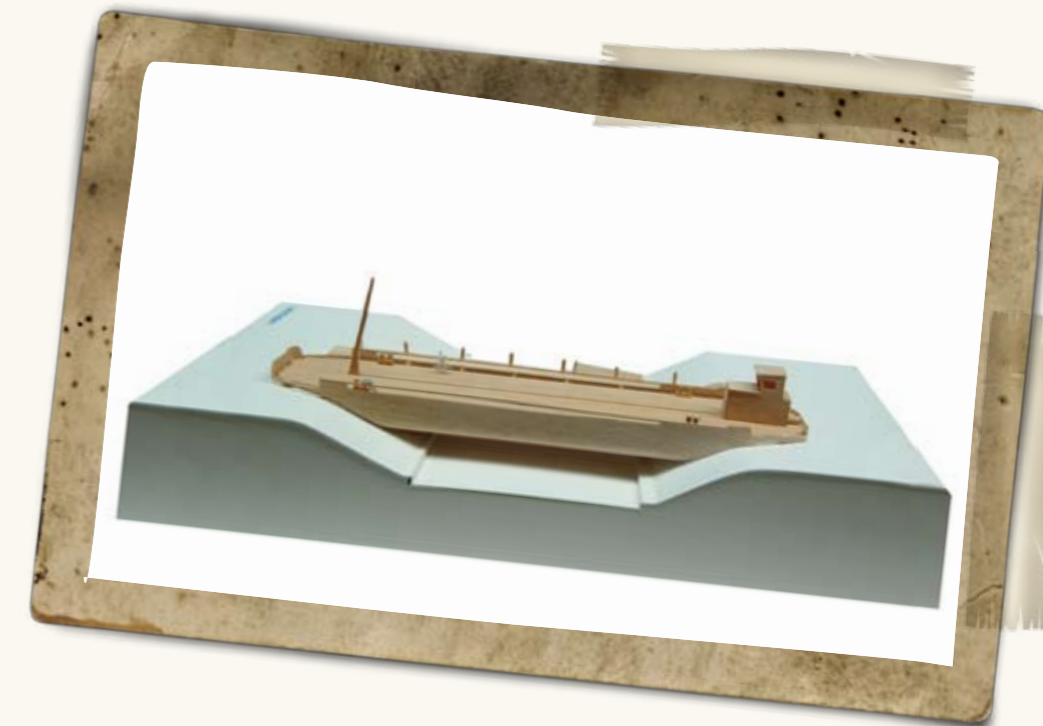
Het aanleggen van de Zuid-Willemsvaart heeft een splitsing veroorzaakt in Den Bosch. Een brug kan deze barrière doorbreken. Door middel van deze brug zoeken de stadsdelen toenadering tot elkaar en ontstaat er een lokale versmelting tussen de stadsdelen. Deze 'versmelting' en 'bereidheid' tot koppelen vormen het uitgangspunt van het ontwerp. Vanuit beide oevers groeit een constructieve arm tot aan de andere zijde. De armen zijn hiermee de dragers van de brug. Door de brug horizontaal te ontwerpen wordt het een gemakkelijk beloopbare brug en een onderdeel van het stratenpatroon. Hiermee beschouw ik de brug als een verlengstuk van de straat. De scheiding tussen fietsers en voetgangers wordt geaccentueerd door middel van paaltjes. Deze paaltjes worden in de avond verlicht. De brug wordt aan de onderzijde uitgevoerd in een glanzend materiaal, hierdoor ontvangt de brug reflectie van het kabbelende water. De boog die aan de onderzijde van de brug ontstaat symboliseert de eenheid tussen de versmolten stadsdelen.



Concept

Ik zie (g)een schip.

In de verte zie ik een schip. Beweegt ze? Maakt ze een bocht? Nee, ze ligt stil en dwars. Het is de laatste boot die over de Zuid-Willemsvaart voer en nooit is weggegaan. Ze is blijven liggen van kade naar kade: als een herinnering, als een monument, als een verbinding tussen de oude en de nieuwe functie van het kanaal. Zo brengt zij nog steeds de mensen en goederen van de ene kant naar de andere kant. Een schip dat in haar nieuwe leven als brug de doorstroming versnelt en niet langer dwarsligt. Voetgangers en fietsers gaan even aan boord en meren weer af. Van transport over het wáter naar transport óver het water. In de verte zie ik geen schip, ik zie een brug.



VERSCHEPEN

Kaspar Gunneweg & Age Fluitman



PLANK

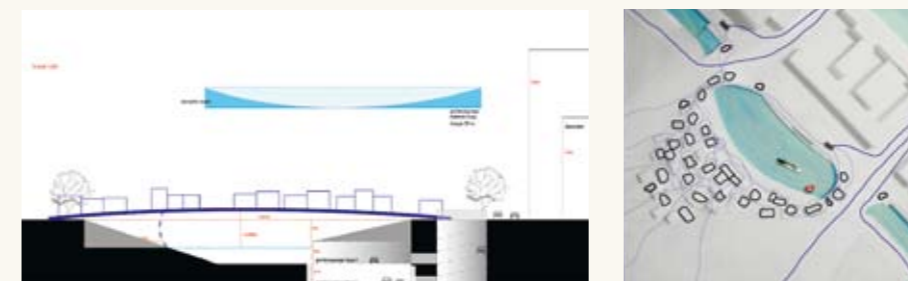
Bob Ronday & Maxim Winkelaar

Concept

PLANK realiseert een nieuwe en doeltreffende verbinding over de Zuid-Willemsvaart en de Aa. Het idee is geïnspireerd op de boerenbrug; een plank over een sloot om van A naar B te komen. PLANK voorziet in een verbindingroute voor langzaam verkeer en is 12 meter breed en 190 meter lang. Hij bestaat uit één strakke en lage verbinding, zodat er veel comfort en toegankelijkheid is bij de oversteek.

PLANK is gemakkelijk uitvoerbaar en duurzaam door zijn houten bekleding, waardoor er tevens een natuurlijke uitstraling ontstaat. Samen met de geringe hoogte wordt de relatie met het water versterkt. Op PLANK worden speels bomen in boxen geplaatst, zodat er een landschappelijk geheel ontstaat. Door zijn afmeting en uitstraling functioneert PLANK als langwerpige plein, waar het uiterst aangenaam verblijven is. De rivier de Aa blijft als doorvaart behouden, doordat PLANK hier een scharnierend element heeft.

PLANK is het horizontale landmark in 's Hertogenbosch.



Concept

InBeTweeLINKS is een pleinvormige overgang met een eigen(tijdse) dynamiek; het water is van een doorgang veranderd in een verblijfs-ontmoetingsplek. De pleinvorming is onderdeel van het centrum ~ van De Parade lopen we via De Markt en De Arena naar InBeTweeLINKS (werktitel). LINKS betreft 2 verbindingen tussen de Muntel en het centrum die het langzaam, bestemmings-, bevoorradingsverkeer en openbaar vervoer bedient. De beweging van buitenaf het centrum in ondervindt hier de laatste vertraging; nadat personenvervoer in de parkeergarage is achtergelaten kan men de stad inlopen. In het gemeenschappelijke orgaan (De Stad) zijn de fysieke bouwvolumes, het gebruik van (binnen- en) buitenruimte logistiek sterk met elkaar verbonden, want op, in, onder en boven InBeTweeLINKS wordt er door middel van een (regel)programma flexibele bouw toegepast dat multifunctioneel gebruik ondersteunt en stimuleert. ... naast het kleine ontwerpbureau bevinden zich enkele groentenkraampjes; er legt net een watertaxi aan, 't is druk op het terrasje ...



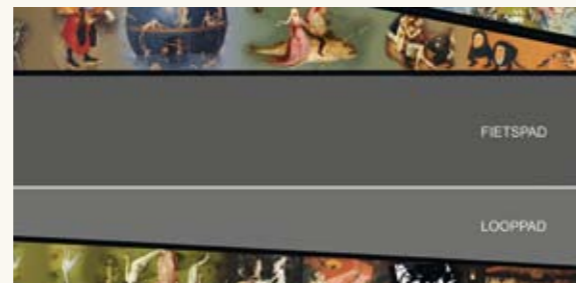
INBETWEE LINKS

Leidi Haijer



TUSSEN HEMEL EN AARDE

Age Fluitman & Kaspar Gunneweg



Concept

Deze brug bestaat uit een gevouwen cortenstalen plaat. Het gevouwen vlak vormt een ruimtelijke doorgang, een opengewerkte poort naar de oude stad. Deze sterke vorm maakt de nieuwe verbinding duidelijk zichtbaar tussen de dichte bomenrij van het kanaal.

Als allegorie op de grote stad zijn de bizarre figuren van Jeroen Bosch bewerkt in de brug. De fantastische elementen en scènes uit Bosch' schilderijen waar goed en kwaad, schoonheid en verderf elkaar ontmoeten horen bij het leven in een stad en komen uit het hart van 's-Hertogenbosch.

Door deze beelden als perforaties in de vlakken te maken ontstaat een schitterende transparantie. Je blijft de omgeving zien maar door de beelden van Bosch heen. Zo kan het zijn dat je de vis met 2 personen op zijn rug ziet zwemmen in het water van de Zuid-Willemsvaart, of dat je reptielachtige wezens ontdekt tussen het gras van de oever.



Concept

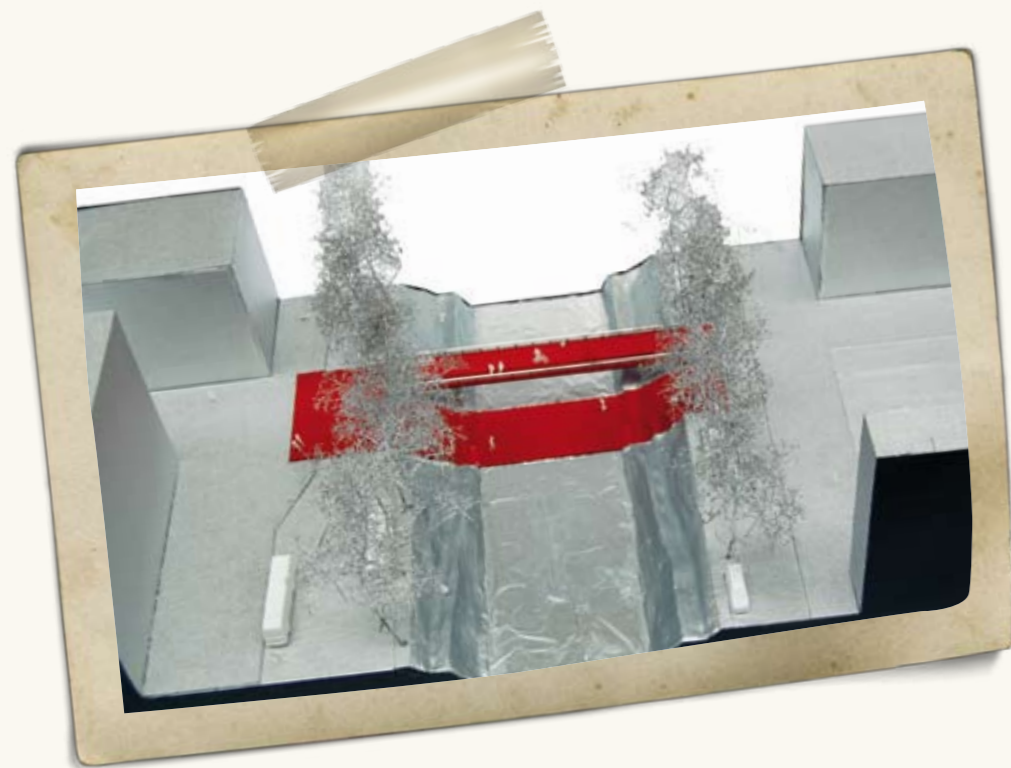
De vis als brug en de brug als vis.....

De vis die normaliter in het water leeft en door de mensen wordt gevangen en gegeten.... Diezelfde vis vormt een brug voor diezelfde mensen. Mooier kan symboliek toch niet zijn! Symboliek geeft inhoud en concept geeft structuur. Het heldere water staat voor de luchtige doorzichtigheid van de constructie. De visgraten die de brug vormen zijn van alle vlees ontdaan. Ze hebben ook de vorm van het blad van een boom. Allemaal door hetzelfde water gevoed. Ze doen ook denken aan de gotiek van de Sint-Jan van 's-Hertogenbosch, waar de verzoening wordt gepredikt. En zo valt alles samen...



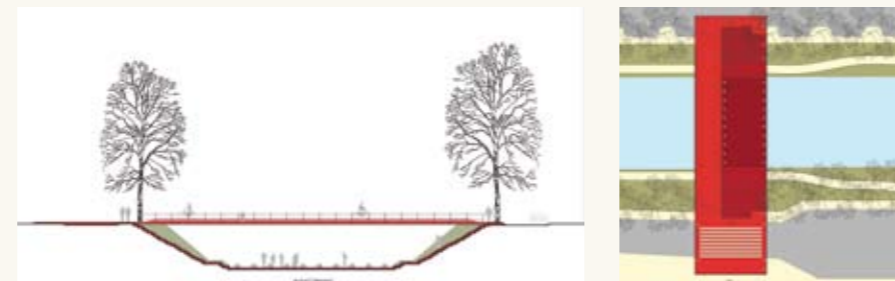
VISAVIS

Jan Meijer



DE RODE LOPER

Jessica Scholtes



Concept

De locatie vraagt om een duidelijk en helder gebaar dat niet alleen de verkeersstromen organiseert en in evenwicht brengt, maar ook meer betekenis geeft aan de locatie. Door de eenvoudige, maar heldere vormgeving wordt de nuchtere Hollandse structuur van de smalle vaart, het steile talud en de hoge bomen, versterkt. De verdeling in een hoger en een lager gedeelte, direct aan het water, zorgt ervoor dat de looper voor verschillende mogelijkheden gebruikt kan worden. Van openluchttheater tot aanlegplek voor boten, activiteiten voor de wijk of de hele stad, alles kan! Hierdoor is de Rode Loper niet slechts een fysieke verbinding en zoals vele bruggen een niemandsland, maar een element dat uitnodigt en verenigt.



Concept

Het kanaal doorsneet eens de stad. Met het verdwijnen van de beroepsvaart ontstaan nieuwe kansen voor het verbinden. De wenselijke verbindingsrelaties tussen stadsdelen zouden nieuwe functies en bijzondere bouwwerken kunnen leveren. De kanaalzone als KROON(steen) van de stad maakt verbindingen. Elke verbinding voegt iets toe aan de transformatie.

De schaareshub als eerste kroonsteen symboliseert de ommekeer. Niet Rijkswaterstaat maar schapen beheren voortaan de taluds. 'Talud' wordt in de perceptie van de beschouwer 'dijk', een grote wending met een relatief eenvoudige ingreep.

De schaareshub is EN brug EN huis. De sterke wens tot verbinden wordt maximaal uitgedragen door vier technische vormen van overspannen te kiezen. Vakwerk, vierendeel, raat en profiel. De liggers zijn volgens een Andreaskruis opgelegd. Bovenlangs zoeven fietsers en wandelaars van a naar b.

Onderlangs kun je door de schaapskooi met opa of oma, of als jong verliefd stel met een prachtig perspectief op de kanaalgeul. 'Civiele romantiek' wordt de nieuwe verbindende kracht. Als één schaap over de dam is, ...



KROONSTEEN SCHAAPSHUB

Jeroen van de Ven, Henk Korteweg,
Niels Walters & Joost van den Brand



PHNX

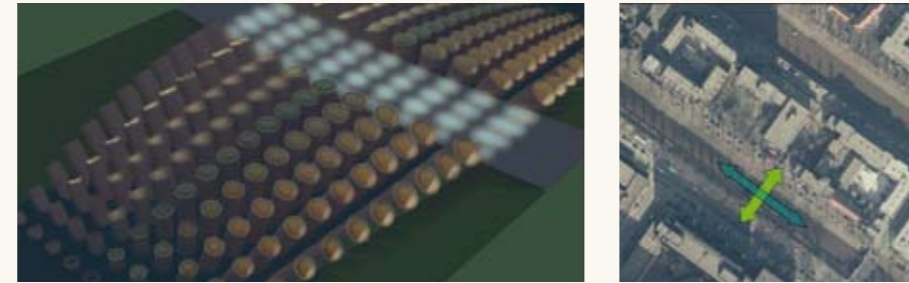
Hermen Jansen

Concept

Het oversteken van de Zuid-Willemsvaart heeft te maken met beweging en met tijd. Enerzijds gebeurt er van alles, het water beweegt, personen steken over en de dynamiek van de stad begint aan de zuidzijde. Anderzijds lijkt de tijd soms stil te staan tussen de historische bolwerken, bebouwing en het rusthuis aan de noordzijde. Op deze plek vormt dit ontwerp een ontmoeting tussen water en land, tussen bewegen en stilstaan en tussen historie en tegenwoordige tijd.

Aan de ene kant heeft de brug een bijna monumentale omvang, aan de andere kant is de drijvende constructie flexibel te verplaatsen. Daarnaast lijkt het geheel soms levensgroot, terwijl het vanuit een andere hoek bezien een grote mate van transparantie bezit. En is het qua vorm bijna gelijk aan de bestaande oevers, des te sterker contrasteert het materiaal in deze 'natuurlijke' setting.

Een brug heeft het doel twee zijden met elkaar te verbinden, deze brug verbindt ook twee werelden.



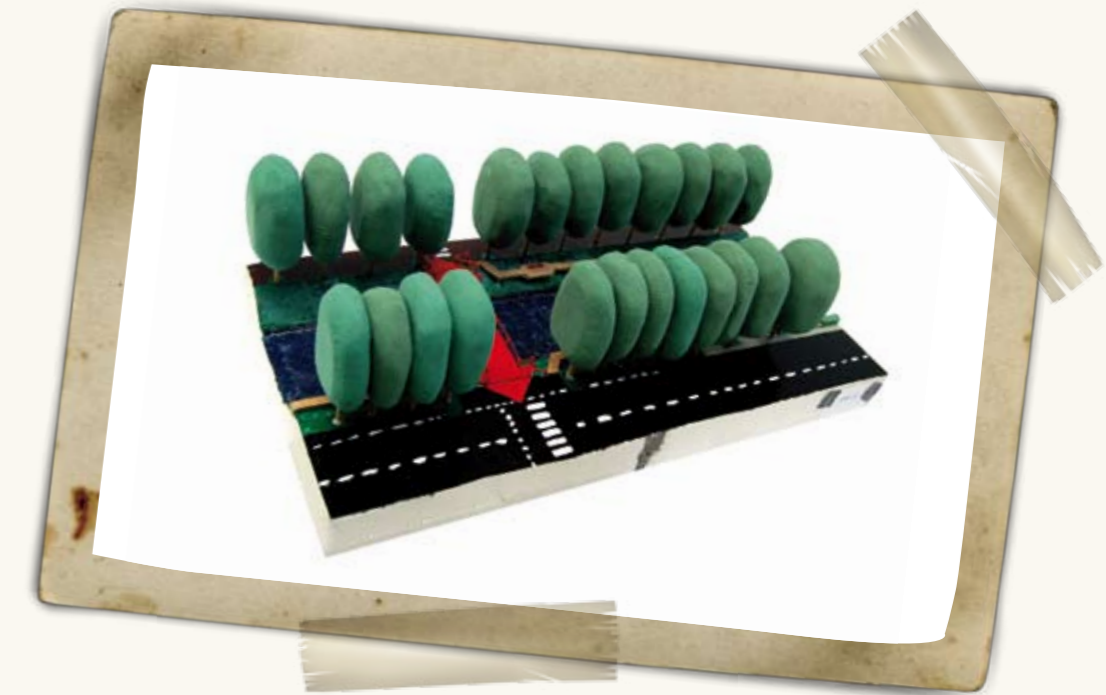
Concept

Het verbindingsteken.

De binnenstad en de Muntel zijn door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart van elkaar gescheiden. Er moet dus een 'sterke' verbinding komen om beide meer naar elkaar toe te trekken.

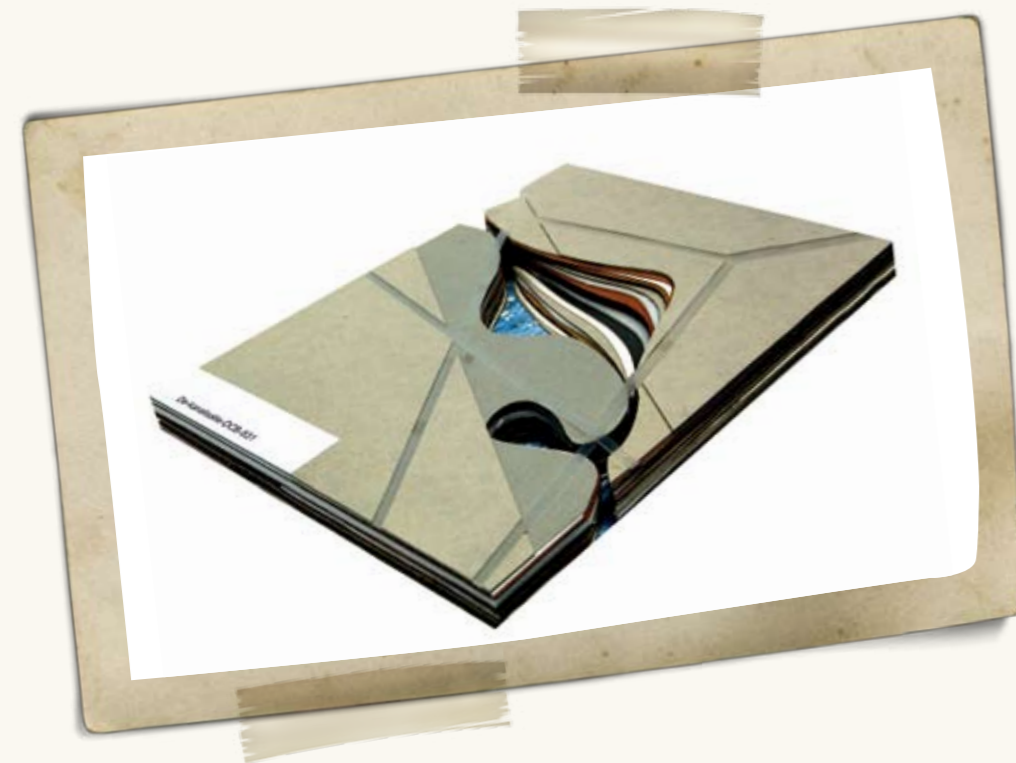
Als u aantekeningen maakt van bijvoorbeeld een lezing, komt het zo nu en dan voor dat er verschillende zinnen snel met elkaar verbonden moeten worden. Het verbindingsteken dat vaak wordt gebruikt is vaak een lijn met twee pijlen aan beide uiteinde.

De pijlbrug is een niet op zichzelf staand onderdeel maar komt in de omliggende wijken in verschillende vormen terug. Zo hebben de banken op de vlonder langs de Zuid-Willemsvaart dezelfde sterke vorm en kleur als de Pijlbrug. In de omgeving staan verkeersborden die aangeven waar de brug is. Deze hebben ook de sterke vorm en kleur. Hierdoor wordt er meer eenheid gecreëerd in de omgeving.



PIJLBRUG

Tom van Boggelen



DE-KANALISATIE

Mark Hekkert, Joel Langeveld, Jamal Azzouz
& Ruben van den Boogaard



Concept

Een andere functie een andere vorm, functie volgt vorm.
De oevers worden verplaatst en vervormd waar het kan en logisch is. Bijvoorbeeld om eenvoudig te kunnen oversteken naar de overzijde; kleine fiets / loopbruggen met minimale overspanningen. Dat geeft een vernauwing in de vaart of rivier met steile hellingen. Op andere plekken, veelal op de zuidzijde, ontstaan verbredingen in het landschap met vlakke en brede hellingen.
Den Bosch verenigt. 'Rivierisering' van de Zuid-Willemsvaart en rivier de AA zullen zorgen voor een natuurlijke, maar onverwachte, overgang van een oude stadswijk met het stadscentrum.
Doordat de kanalen niet meer voor de beroepsvaart gebruikt zullen worden ligt een andere functie, bijvoorbeeld een recreatieve, voor de hand.
De rechtlijnige barrières zullen worden doorbroken op een vanzelfsprekende wijze door fiets- en looppaden met een strategische route.

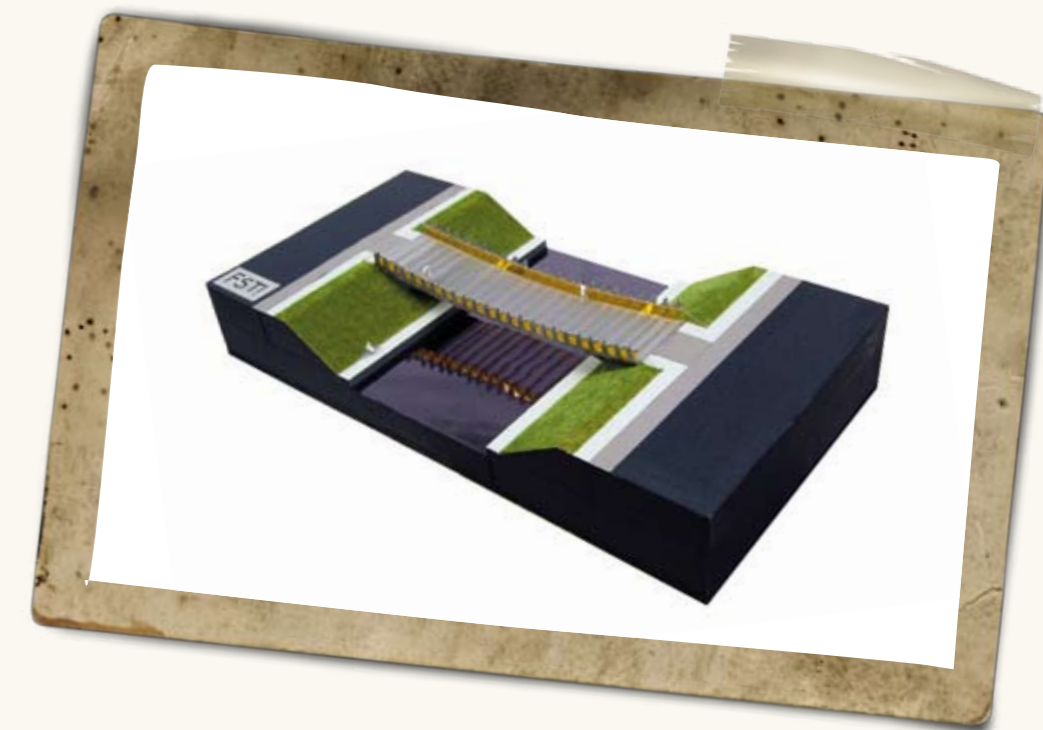


Concept

Een brug die na tijden twee wijken weer verbindt. Reden voor FST!
Centraal in het ontwerp staat de mens en de menselijke maat. Immers de verbinding wordt gemaakt door en voor mensen. Het maken van een slinger van mensen wordt in het leven niet alleen gemaakt op feesten tijdens het dansen maar ook in tijden van nood wanneer het de enige snelle manier is om bijvoorbeeld zandzakken of voedselvoorraden van de ene plek naar de andere te brengen. In beide gevallen draait het om saamhorigheid. En juist dat is hetgeen dat tussen de twee wijken weer tot uiting gebracht mag worden, door het maken van een brug.

Door het creëren van een fragiele slinger met een lichte doorbuiging, wordt de verkeersgang automatisch vertraagd en aangegeven dat het om een brug voor langzaam verkeer gaat.

De spiegeling van het translucente brugdek met haar geïntegreerde verlichting en de daarover passerende fietsers en voetgangers zorgt voor een schouwspel van licht en beweging op het water. De gebruiker heeft vanaf de open constructie van brug door de transparante gele borstwering altijd een zonnige kijk op de Zuid-Willemsvaart!



FST!
Sander Penners

COLOFON



De prijsvraag ‘**Verenigt Den Bosch**’ wordt mede tot stand gebracht door medewerking en financiële bijdragen van o.a.:

Stimuleringsfonds voor de Architectuur, Gemeente 's-Hertogenbosch, Bond van Nederlandse Architecten Kring 's-Hertogenbosch

Aan deze prijsvraag hebben meegewerkt:

organisatie

Elly Brugman: coördinator BAI

Ron Kuin: voorzitter BAI

Michael Bol: voorzitter BAI en projectleider DvdA

Werkgroep Dag van de Architectuur

tentoonstelling

Karin van Pinxteren: tentoonstelling

tekst en foto's

Michael Bol

catalogus

oplage: 300 stuks

Concept en realisatie: david-raakt.nl

website www.verenigtdenbosch.nl

Concept en realisatie: david-raakt.nl

jury

Sonja van der Beek: voorzitter jury

Marius van den Wildenberg: jurylid

Frank Meijer: jurylid

Ivo Scheffers: jurylid